

AVVISNING INNENFOR SKIPSBYGGING

Kjøperens rett til å nekte å overta skipet etter Standard Form
Shipbuilding Contract 2000

Kandidatnummer: 378

Veileder: Camilla Dalbak

Leveringsfrist: 25. april 2006

Til sammen 15 313 ord

18.06.2006

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1	Tema, presiseringer og avgrensninger	1
1.2	Oversikt over rettskildebildet. Metodespørsmål	2
1.3	Den videre fremstilling	7
<u>2</u>	<u>GENERELT OM AVVISNINGSRETT</u>	<u>7</u>
2.1	Begrepet avvisning	7
2.2	Forholdet mellom overtakelse og avvisning	8
2.3	Funksjon og hensyn	10
2.4	Virkningene av avvisning	11
2.5	Avvisning innenfor kjøp og entreprise	13
<u>3</u>	<u>MATERIELLE VILKÅR FOR AVVISNING ETTER SKIPSBYGGINGSKONTRAKTEN</u>	<u>17</u>
3.1	Innledning	17
3.2	Kjøperens rett til avvisning av ikke-kontraktsmessig ytelse	19
3.3	Vilkårene for at kjøperen likevel må overta skipet	21
3.3.1	Mangler av mindre betydning	21
3.3.2	Verkstedet er ikke i stand til å utbedre forholdet innen rimelig tid	34
3.3.3	Mangelen må utbedres så snart som mulig etter levering	41
3.3.4	Verkstedet skal holde kjøperen skadesløs	45

3.4	Konkret rimelighetsvurdering?	47
3.5	Er unntakene fra retten til å avvise uttømmende regulert?	48
<u>4</u>	<u>SAMMENFATNING</u>	<u>49</u>
<u>5</u>	<u>LITTERATURLISTE</u>	<u>50</u>
<u>6</u>	<u>VEDLEGG</u>	<u>55</u>
6.1	Standard Form Shipbuilding Contract 2000	55
6.2	Standard Form Skipsbyggingskontrakt 2000	56

1 INNLEDNING

1.1 Tema, presiseringer og avgrensninger

Forut for leveringen av skipet vil det ofte foreligge avvik mellom det som er avtalt i kontrakten og selve skipet. I en slik situasjon vil kjøperen kunne være interessert i å avvise skipet inntil manglene er utbedret av verkstedet. Hans interesse i å få kontraktsmessig ytelse står imidlertid i konflikt med verkstedets interesse i å få levert skipet.

Avvisning av skipet innebærer at kjøperen midlertidig nekter å motta skipet, samtidig som han fastholder kravet på naturaloppfyllelse fra verkstedet.¹ Fastholdelsen av kontrakten innebærer at det må avgrenses mot de tilfeller der kjøperen kan kreve å få heve kontrakten. Begrepet avvisning vil det bli nærmere redegjort for under punkt 2.1.

Temaet for denne oppgaven er reglene om kjøperens rett til midlertidig å avvise et nybygget skip etter Standard Form Shipbuilding Contract 2000 ("Skipsbyggingskontrakten"). Avvisningsspørsmålet er regulert i Skipsbyggingskontrakten art. VII nr. 4.² Det er reglene slik de fremstår i standardkontrakten som skal behandles. Det avgrenses således mot partenes konkrete kontrahering.³

Utgangspunktet i Skipsbyggingskontrakten er at kjøperen kan nekte å ta levering dersom skipet ikke er i full overensstemmelse med det som følger av kontrakten. Kjøperens

¹ Se for eksempel ND 1974 s. 27 (NV) ("Fernbay") på s. 58.

² Se vedlegg.

³ Partene benevnes i det følgende som verkstedet og kjøper. I juridisk teori og praksis brukes gjerne redere eller bestilleren synonymt med kjøperen, mens verkstedet også omtales som skipsverftet.

avvisningsrett gjelder imidlertid ikke uten unntak. Unntakene fra retten til å avvise vil bli gjennomgått under punkt 3.

Skipsbyggingskontrakten inneholder en egen regel om avvisning av hovedmaskinen, jf. art. IV nr. 3 annet ledd. Denne bestemmelsen vil ikke bli behandlet i denne oppgaven.

Kontrakten gjelder bygging av skip, og det avgrenses dermed mot salg av skip, samt mot befraktning.

1.2 Oversikt over rettskildebildet. Metodespørsmål

Det foreligger få rettskildefaktorer som spesielt er knyttet til Skipsbyggingskontrakten av 2000. Jeg vil kort gå inn på de rettskildefaktorene som har relevans⁴ for tolkningen av Skipsbyggingskontrakten, herunder reglene om avvisning.

Den viktigste rettskildefaktoren for tolkningen av Skipsbyggingskontrakten er kontrakten selv. Dette innebærer at det som kan utledes av denne vil ha meget stor vekt.

Formelt sett regulerer kjøpsloven⁵ også skipsbygging, jf. kjl. § 2 første ledd om tilvirkningskjøp.⁶ Kjøpsloven viker imidlertid for partenes avtale, jf. § 3. Det synes å være enighet i juridisk teori at kjøpslovens løsninger passer mindre bra på kontrakter vedrørende skipsbygging.⁷ Dette gjorde seg særlig gjeldende etter kjøpsloven av 1907,⁸ men

⁴ I betydningen tillatt å ta i betraktning. Se Eckhoff s. 22.

⁵ Lov 13. mai 1988 nr. 27 om kjøp (kjøpsloven, kjl.).

⁶ Se Ot.prp. nr 80 (1986-87) s. 49: "Loven omfatter i prinsippet tilvirking av alle slags ting, f eks også avtaler om skipsbygging."

⁷ Stephen Knudtzon, "Den nye kontrakt for bygging av skip ved norske verksteder", *Nordisk Skipsrederforening, Medlemsblad, Spesialnummer A 1984*, Oslo 1984 s. 7-76 (s. 47-48); Per Brunsvig, "Konstruksjonsansvar ved bygging av skip", *Arkiv for Sjørett*, bind 13, Oslo 1973 (s. 175 flg.); Ole Lund, "Om mislighold av skibsbyggningskontrakter", *Jussens Venner*, 1967 s. 116-130 (s. 116-117); Ole Lund, "Konstruksjonsmangler ved skibsbyggningskontrakter", *Jussens Venner*, 1968 s. 111-128 (s. 115); Jan Hellner,

synspunktet må fremdeles sies å ha gyldighet.⁹ I tillegg til kjøpsloven består bakgrunnsretten av ulovfestede regler som har kommet til uttrykk i teori og rettspraksis.

Det foreligger så vidt meg bekjent p.t. ingen publiserte rettsavgjørelser knyttet til Skipsbyggingskontrakten, verken om avvisning eller andre tema. Den mest sentrale rettsavgjørelsen angående avvisning av nybygde skip er fremdeles Fernbay-dommen fra 1974.¹⁰ I tillegg til foreligger det en dansk høyesterettsdom om emnet, den såkalte Motorsejler-dommen.¹¹

Det lave antallet relevante avgjørelser kan skyldes at det sjelden oppstår konflikter vedrørende leveringen av skip, eventuelt at konfliktene løses uten at domstolene trekkes inn. I tillegg kommer det faktum at Skipsbyggingskontrakten henviser til voldgift, se art. XIX nr. 2. Det er opp til partene å bestemme om avgjørelsene fra voldgiftsdomstoler skal offentliggjøres.¹² Voldgiftsretten skal avgjøre tvisten på grunnlag av norsk rett, jf. art. XIX nr. 1.

”Skeppbyggnadskontrakten och den allmänna köp- och avtalsrätten”, *Arkiv for Sjørett*, bind 11, Oslo 1971 s. 246-261 (s. 246 flg.). Se også ND 1974 s. 27 (”Fernbay”) på s. 59.

⁸ Lov 24. mai 1907 nr. 2. om kjøb (kjøpsloven 1907, kjl. 1907).

⁹ Se Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i Sjørett*, 6. utgave, Oslo 2004 s. 63.

¹⁰ ND 1974 s. 27. Professor dr. juris Sjur Brækhus var rettens formann. Dommen er omtalt bl.a. i Sjur Brækhus, ”Rettslige problemer ved bygging av skib – belyst ved nyere voldgiftspraksis”, *MarIus*, nr. 54, Oslo 1980 s. 1-28 (s. 14 flg.)

¹¹ Ufr. 1995 s. 974 (DH) (”Motorsejler”). Dommen er kommentert av Jørgen Nørgaard, ”Om køberens afvisningsret ved tilvirkningskøb”, *Jussens Venner*, 1998 s. 132-138. Også inntatt i Ufr 1997 s. 523-526.

¹² Se f.eks. Kai Krüger, *Norsk kontraktsrett*, Bergen, 1989 s. 866 og s. 873; Viggo Hagstrøm, *Entrepriserett*, Oslo 1997 s. 14; Brækhus s. 1 flg.

Skipsbyggingskontrakten er en standardkontrakt¹³ fremforhandlet av representanter fra Norges Rederiforbund på den ene side, og Norske Skipsverft Salgs- og Markedsorganisasjon og TBL Skip på den annen side. Dette gjør at den har karakter av å være et såkalt ”agreed document”.¹⁴ Som den store hovedregel vil de alminnelige tolkningsprinsipper legges til grunn i tolkningen av standardkontrakter. Utgangspunktet for tolkningen må tas i avtalens objektive innhold ut fra en naturlig språklig forståelse.¹⁵ Det er den norske forståelsen av ordlyden som er avgjørende, selv om kontrakten er skrevet på engelsk.¹⁶ I juridisk teori er det antatt at det gjelder enkelte spesielle tolkningsregler for standardkontrakter sammenlignet med individuelt fremforhandlede kontrakter.¹⁷ Tolkningen av standardkontrakter, særlig dersom de er ”agreed”, har nærmere tilknytning til lovtolkning enn vanlige kontrakter. Det er antatt at ordlydens vekt er særlig stor i tolkningen av standardkontraktene.

Skipsbyggingskontrakten inneholder en såkalt integrasjonsklausul i art. XVIII. Denne gir uttrykk for at selve kontraktsdokumentet utgjør den fullstendige avtalen (”entire contract”) mellom partene, og at kontraktsdokumentet erstatter (”supersedes”) blant annet forutgående forhandlinger og tidligere avtaler. Slike klausuler, som er vanlige i angloamerikanske kontrakter, har både prosessuelle og materielle virkninger.¹⁸ Rettsvirkningene av

¹³ Begrepet standardkontrakt kan defineres som ”kontraktsvilkår som er utarbeidet på forhånd, og som tilsiktes anvendt i et ubestemt antall fremtidige, konkrete kontraktsforhold av en nærmere bestemt type”, se Erlend Haaskjold, *Kontraktsforpliktelser*, Oslo 2002 s. 166. Se også Geir Woxholth, *Avtalerett*, 5. utgave, Oslo 2003 s. 46 og s. 462 flg; Viggo Hagstrøm, *Obligasjonsrett*, Oslo 2003 s. 46; Ola Øverseth Nisja, ”Standardvilkår”, *Tidsskrift for Forretningsjus*, 2003 s. 302-315.

¹⁴ Se Nisja, Standardvilkår s. 303.

¹⁵ Se for eksempel Rt. 1997 s. 1807 på s. 1813.

¹⁶ Jo Hov, *Avtaleslutning og ugyldighet*, 3. utgave, Oslo 2002 s. 153 flg.; Erling Selvig, ”Kontraktsrettens rettskildelære”, *Knops oversikt over norsk rett*, 12. utgave, Oslo 2003 s. 243-274 (s. 256-257). Det foreligger en norsk oversettelse av Skipsbyggingskontrakten, men denne er ikke godkjent av partene. Ordlyden i denne oversettelsen kan derfor neppe tillegges vekt i tolkningen av Skipsbyggingskontrakten. Se vedlegg.

¹⁷ Woxholth s. 462 flg; Selvig s. 255-256.

¹⁸ For sammenhengen med ”parol evidence” regelen samt om integrasjonsklausuler generelt, se Morten Gran, *Integrasjonsklausuler i kommersielle avtaler*, Særavhandling UiO, 1999.

integrasjonsklausuler er usikre i norsk rett.¹⁹ Det er antatt at art. XVIII ikke stenger for utfylling med ytringer fra forhandlingsstadiet for selve Skipsbyggingskontrakten, og heller ikke for utfylling med bakgrunnsretten.²⁰

Forarbeider til kontrakten, for eksempel i form av kontraktsutkast, er ikke publisert.²¹ Det kan imidlertid ikke utelukkes at ytringer fra partene under forhandlingene kan tillegges vekt i tolkningen,²² jf. Rt. 1991 s. 719 ("Hardhausdommen"), særlig s. 724-725.²³

Hittil er det ikke publisert noen enhetlige teoretiske fremstillinger av Skipsbyggingskontrakten.²⁴ Enkelte temaer er imidlertid behandlet i juridiske studentavhandlinger.²⁵

Forgjengerne til Skipsbyggingskontrakten må nevnes. Den første norske fremforhandlede standardkontrakten om skipsbygging ved norske skipsbyggerier ble utgitt 6. mars 1962

¹⁹ Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 128.

²⁰ RT 1992 s. 796 (Pepsi); Henrik Aadnesen, "En rettslig studie av endringsreglene i Skipsbyggingskontrakten av 2000", *Marlus*, nr. 272, Oslo 2001 s. 12-15. For de ytringene som knytter seg til den konkrete kontrakten konkluderer Aadnesen på s. 14 med at art. XVIII bare stenger for de uintegrerte ytringene som er i motstrid med kontraktsteksten.

²¹ For bakgrunnen for Skipsbyggingskontrakten, se foredrag holdt på Sjørettsseminaret 24. mars 1999 av advokat Øystein Meland og h.r. advokat Georg Scheel ("Sjørettsseminaret 1999"). Foredragsholderne var representanter for hhv. Norske Skipsverft Salgs- og Markedsorganisasjon og TBL Skip og Norges Rederiforbund under kontraktsforhandlingene.

²² Det siktes her til forarbeidene til utformingen av selve Skipsbyggingskontrakten, og ikke forarbeidene til den konkrete kontrakten.

²³ Saken gjaldt tolkningen av uttrykket "direkte og umiddelbar" i § 12 nr. 4 i SBK 81

²⁴ Advokat Øystein Meland i advokatfirmaet Wikborg, Rein & Co har en kommentarutgave til Skipsbyggingskontrakten under utgivelse.

²⁵ Aadnesen; Håvard H. Holdø, "Realkreditors adgang til å kreve prisavslag ved mangelfull realytelse", *Marlus*, nr. 301, Oslo 2003; Ola Ø. Nisja, "Konfliktløsningsmekanismer i byggekontrakter", *Marlus*, nr. 314, Oslo 2004; Vibeke Dyresen, *Kjøpers forsinkelse ved skipsbyggingskontrakten av 2000. – The World problematikk*, Særavhandling, UiO, 2002. Denne er p.t. ikke publisert.

(”SBK 62”).²⁶ Denne ble senere avløst av Standardformular av 7. oktober 1981 for kontrakt om bygging av skip ved norske verksteder (”SBK 82”).²⁷

Skipsbyggingskontrakten er innholdsmessig ikke vesentlig forskjellig fra SBK 81.²⁸

Imidlertid bygger Skipsbyggingskontrakten, til forskjell fra SBK 62 og SBK 81, på engelsk rett og engelsk kontraktstradisjon.

Avvisningsregler er vanlige i de standardkontrakter som benyttes innenfor landentreprise og offshoreentreprise. Oppgavens omfang tillater ikke en omfattende redegjørelse av disse kontraktene. Jeg vil derfor kun kort komme inn på de løsningene som er valgt i NS 8405, NS 3430 og NF 92.²⁹ Disse kontraktene tilhører gruppen av kontrakter som kalles tilvirkningskontrakter.³⁰ I tillegg tar jeg med bustadoppføringslova,³¹ ettersom den er den eneste kontraktsrettslige loven som har en regel om avvisning.³² I mange henseender har skipsbygging mer til felles med entrepriser enn de løse kjøp som kjøpsloven primært er

²⁶ ”Kontrakt for bygging av skip ved norske skipsbyggerier. Skipsbyggerienes Landsforenings formular av 6. mars 1962.” Standardkontrakten ble fremforhandlet av Norges Rederiforbund (nå: Norges Rederiforbund) og Skipsbyggerienes Landsforening. Se Knudtzon s. 7.

²⁷ Utarbeidet av Norges Rederiforbund og Skips- og Offshoreverftenes Landsforening. Finnes i norsk og engelsk versjon. Se Knudtzon s. 7 flg..

²⁸ Sjørettsseminaret 1999 s. 3.

²⁹ NS 8405 Norsk bygge- og anleggskontrakt erstattet januar 2004 NS 3430 Alminnelige kontraktsbestemmelser om utførelse av bygg- og anleggsarbeider. Bestemmelsene om avvisning er nærmest uendret, slik at de rettskildefaktorene som er knyttet til NS 3430 er relevante for tolkningen av NS 8405. NF 92, Norsk Fabrikasjonskontrakt 1992, er en standardkontrakt for fabrikasjon av større komponenter til petroleumsvirksomheten på norsk kontinentalsokkel. Norsk Total Kontrakt 2000 har en identisk avvisningsregel som NF 92, men den vil ikke bli behandlet i det følgende.

³⁰ Lasse Simonsen, ”Kreditors mangelsbeføyelser – Særlig for tilvirkningskontraktene”, *Jussens Venner*, Oslo 1999 s. 305-398 (s. 307 flg.).

³¹ Lov 13. juni 1997 nr. 43 om avtaler med forbruker om oppføring av ny bustad m.m. (bustadoppføringslova).

³² Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 602.

utformet med sikte på.³³ De entrepriserettslige løsningene kan derfor tenkes å ha overføringsverdi til tilvirkningskjøp.³⁴

1.3 Den videre fremstilling

Oppgaven består av to hoveddeler. Under punkt 2 behandles avvisningsretten innenfor kontraktsrett mer allment. Først foretas en redegjørelse for begrepet avvisning. Deretter går jeg inn på forholdet mellom overtakelse og avvisning, samt hvilken funksjon avvisning har og de hensyn som gjør seg gjeldende. Tema for punkt 2.4 er rettsvirkningene av avvisning. Under punkt 2.5 følger en kort presentasjon av reguleringen av avvisning innenfor kjøp og entreprise.

Oppgavens andre hoveddel, punkt 3, inneholder en redegjørelse av de materielle vilkårene for avvisning av skipet etter Skipsbyggingskontrakten.

Under punkt 4 vil jeg komme med en sammenfatning av Skipsbyggingskontraktens avvisningsregler.

2 GENERELT OM AVVISNINGSRETT

2.1 Begrepet avvisning

Det finnes ingen autoritativ definisjon av begrepet avvisning, men innholdsmessig synes begrepet å være klart. Avvisning betyr at realkreditor (heretter kreditor) midlertidig nekter

³³ Se H. G. Mellander, "Sanktioner mot varvets kontraktsbrott", *Arkiv for Sjørett*, bind 11, Oslo 1971 s. 300-335 (s. 310); Nørgaard s. 132 flg.; Erik Hørlyck, *Tilvirkningskjøbet*, Århus 1995 s. 11; Kai Krüger, *Norsk Kjøpsrett*, 4. utgave, Bergen 1999 s. 386-387.

³⁴ Se Hagstrøm, *Obligasjonsrett*, s 602.

å motta ytelsen fra realdebitor (heretter debitor) på grunn av at det foreligger en mangel, samtidig som kravet på oppfyllelse fastholdes.³⁵

Avvisningen benevnes som midlertidig avvisning for å markere forskjellen til heving av kontrakten. Det er videre vanlig å avgrense begrepet mot den avvisning som skjer *etter* overtakelse.³⁶ Den avvisning det er tale om i nærværende oppgave er den avvisningen som skjer i forbindelse med leveringen/overtakelsen.

Begrepsmessig må avvisning utelukkende betraktes som en mangelsbeføyelse, slik at avvisning ikke vil være aktuelt der ytelsen fra debitor er forsinket. Foreligger både forsinkelse og mangel, vil kreditor derimot kunne avvise. Kreditor må i tillegg kreve avvisning, han må med andre ord nekte å overta ytelsen.³⁷

2.2 Forholdet mellom overtakelse og avvisning

Midlertidig avvisning av kontraktsgjenstanden innebærer at de rettsvirkningene som ellers ville ha inntrådt ved overtakelsen suspenderes. Overtakelse og midlertidig avvisning kan ses på som hverandres motsatser. For bedre å forstå hvilken funksjon avvisningsretten fyller, er det derfor nødvendig først å se på hva overtakelse av kontraktsgjenstanden innebærer.³⁸

³⁵ Simonsen s. 392-393; Henrik Øvrebø, "Forbrukerens rett til å avvise entreprenørens levering av bolig etter bustadoppføringslova § 15 tredje ledd", Jussens Venner, 2003 s. 210-220 (s.210); Erling Selvig, *Kjøpsrett til studiebruk*, Oslo 1998 s. 195; ND 1974 s. 27 på s. 58.

³⁶ Avvisning etter overtakelse kan skje som ledd i et hevingsoppgjør, se kjl. § 73; Krüger, *Kjøpsrett* s. 382 flg.; Jan Hellner, "Kai Krüger, Norsk kjøpsrett. 3. reviderte utgave. Bergen 1991," *Juridisk Tidskrift vid Stockholms universitet*, 1991-1992 s. 756-759 (s. 758); Jacob Nørager-Nielsen og Søren Theilgaard, "Købeloven", København 1993 s. 805; Selvig, *Kjøpsrett til studiebruk*, s. 195.

³⁷ Å nekte å overta ytelsen brukes i det følgende synonymt med å avvise midlertidig.

³⁸ I det følgende bruker jeg begrepet overtakelse synonymt med begrepet levering. I kjøpsloven er imidlertid ikke leveringen og overtakelsen alltid sammenfallende, se §§ 6 og 7.

Skipsbyggingskontrakten regulerer spørsmål i tilknytning til avvisning og overtakelse av skipet i art. VII nr. 4 og art. VIII. Kjøpsloven, som utgjør den formelle bakgrunnsretten til Skipsbyggingskontrakten, regulerer leveringen i kapittel 2. Loven inneholder imidlertid ikke en eksplisitt regel om avvisningsrett. Leveringen innenfor kjøp er en mindre formalisert affære sammenlignet med tilvirkningskontraktene. Dette skyldes i hovedsak at kjøpslovens leveringsregler ikke primært er utformet med henblikk på tilvirkningskjøpene.

Reguleringene av overtakelse innenfor landbasert entreprise og offshoreleveranser har flere likheter med reguleringen i Skipsbyggingskontrakten. NS 8405 har bestemmelser om overtakelse og avvisning i punkt 32, mens NS 3430 har tilsvarende regler i punkt 30. For offshoreleveranser kontrahert på bakgrunn av NF 92 finner vi reglene om levering og avvisning i art. 19. Bustadoppføringslova har regler om overtakelse og avvisning i §§ 14 og 15.

Alle de nevnte kontraktene regulerer rettsvirkningene av leveringen, om enn noe ulikt hva gjelder måte og omfang. Både NS 8405 og NS 3430 har samlede oppstillinger av overtakelsens virkninger i henholdsvis punkt 32.6 og punkt 30.7. En tilsvarende oppstilling finner man verken i NF 92 eller i Skipsbyggingskontrakten.³⁹ Heller ikke kjøpsloven har en slik oppstilling av virkningene. Bustadoppføringslova regulerer rettsvirkningene i § 14 tredje ledd.

Alle de nevnte tilvirkningskontraktene, samt bustadoppføringslova, inneholder bestemmelser om dagmulkt.⁴⁰ Det benyttes ulike begreper i kontraktene, og formålene varierer. Det sentrale er at dagmulkten er en forhåndsstipulert erstatning for debitors forsinkelse, spesifisert som et bestemt beløp eller prosentmessig ut i fra kreditors vederlag.

³⁹ Se Knut Kaasen, Kommentar til NF 92, Oslo 1994, s. 431 i fotnote nr. 1.

⁴⁰ Se NS 3430 punkt 20.2, NS 8405 punkt 34, NF 92 art. 24.2, Skipsbyggingskontrakten art. IV nr. 1 (a).

Dagmulkten påløper uavhengig av om kreditor har lidt et tap eller om debitor har utvist skyld. En meget sentral virkning av overtakelse er at eventuell dagmulkt slutter å løpe.⁴¹

Overtakelsen innebærer at risikoen for kontraktsgjenstanden går over på kreditor, samtidig som reklamasjonsfristen begynner å løpe. Eventuell forsikringsplikt debitor har hatt vil endres, og eventuell sikkerhetsstillelse vil nedtrappes. Ved overtakelsen vil debitor i tillegg ha rett til å kreve sluttoppgjør.

2.3 Funksjon og hensyn

Overtakelsen danner skjæringspunktet for skillet mellom forsinkelse og mangel.

Spørsmålet om avvisning versus overtakelse er dermed et spørsmål om det er forsinkelsesbeføyelser eller mangelsbeføyelser som skal anvendes på misligholdet.⁴²

Øvrebø omtaler dette som avvisningens sentrale funksjon.⁴³ Dersom kreditor overtar kontraktsgjenstanden på tross av det foreligger en mangel, vil det ikke lenger være aktuelt å gjøre forsinkelsesbeføyelser gjeldende. Han vil dermed være henvist til å anvende de mangelsbeføyelser som oppstilles på vedkommende rettsområde.

Eksistensen av regler om avvisning stimulerer til riktig oppfyllelse av kontrakten. For å unngå avvisning, og dermed sikre at rettsvirkningen av leveringen inntreffer, vil debitor gjøre sitt ytterste for å oppfylle kontraktens krav. Særlig stort incitament har debitor der avvisningsretten kombineres med dagmulkt.⁴⁴

Hovedbegrunnelsen for avvisning er hensynet til kreditor. Han skal ikke måtte overta kontraktsgjenstanden før den er i henhold til det han har krav på i henhold til avtalen, eller

⁴¹ Se NS 8405 punkt 32.6 bokstav a, NF 92 art. 24.2, Skipsbyggingskontrakten art. IV nr. 1 (a) motsetningsvis, bustadoppføringslova § 14 tredje ledd bokstav c. Kjøpsloven opererer ikke med dagmulkt, slik at kjøperen må påvise at han har lidt et tap som følge av forsinkelsen, se § 27 første ledd første setning.

⁴² Øvrebø, s. 211; Krüger, Norsk Kjøpsrett, s. 384; Simonsen s. 393.

⁴³ Øvrebø, s. 211.

⁴⁴ Se for eksempel Krüger, Norsk Kjøpsrett s. 384.

som Krüger uttrykker det: ”kjøperen må kunne frabe seg et halvferdig produkt”.⁴⁵ Uten en avvisningsrett for kreditor, ville det vært ensidig opp til debitor å bestemme når de ovennevnte virkningene skulle inntre.

På den annen side vil en avvisning kunne ramme debitor urimelig hardt, slik at det er nødvendig å gjøre begrensninger i avvisningsretten. Særlig gjelder dette dersom avvisningen medfører en langvarig forsinkelse. Også samfunnsøkonomisk vil det kunne være uheldig dersom ethvert avvik fra kontraktmessig ytelse medførte avvisning.⁴⁶ Ressurser som ellers ville ha kunnet vært benyttet vil dermed ligge brakk. Hvordan unntakene fra avvisningsretten er utformet i entreprise og kjøp behandles under punkt. 2.5, mens unntakene i Skipsbyggingskontrakten behandles under punkt 3.

Formelt vil kreditors begrunnelse for å avvise være at det foreligger en mangel ved kontraktsgjenstanden. Selv om han i vid utstrekning kan ha krav på utbedring etter leveringen, vil dette være mindre gunstig for ham dersom andre misligholdsbeføyelser er fraskrevet i kontrakten. Den reelle begrunnelse er imidlertid ofte knyttet til markedssituasjonen på leveringstidspunktet. Markedet kan tenkes å være svært dårlig sett med kreditors øyne.⁴⁷ Det bestilte skipet skal for eksempel benyttes til tankfart, men dette vil ikke være regningssvarende før markedet bedrer seg. Inntil dette skjer, vil han kunne være bedre tjent med å kreve dagmulkt, samtidig som han kan holde tilbake sluttvederlaget.

2.4 Virkningene av avvisning

Hvilke rettsvirkninger som inntre ved avvisningen vil avhenge av om kreditors avvisning er rettmessig eller urettmessig. Rettmessigheten må vurderes i henhold til de regler som gjelder for det aktuelle kontraktsforholdet.

⁴⁵ Krüger, Norsk Kjøpsrett s. 387.

⁴⁶ Se for eksempel ND 1974 s. 27 på s. 72.

⁴⁷ Se Mellander, s. 300

Der avvisningen er rettmessig, vil debitor som hovedregel fortsatt være forpliktet til å prestere kontraktsmessig ytelse.⁴⁸ For å oppnå dette må han enten rette den mangelen som medførte avvisning, eller levere en helt ny ytelse.

Som omtalt ovenfor under punkt 2.3 vil avvisningen medføre at det formelt sett er forsinkelsesbeføyelsene kreditor må gjøre gjeldende. Forutsatt at det avtalte leveringstidspunktet er passert, vil kreditor eksempelvis kunne kreve erstatning eller heve, gitt at vilkårene for dette er oppfylt. Innenfor tilvirkningskontraktene er det vanligvis foretatt avvikende reguleringer i forhold til bakgrunnsretten, både av hvilke beføyelser som kan gjøres gjeldende og vilkårene for disse.

Urettmessig avvisning vil kunne innebære at det inntreffer kreditormora, gitt at de øvrige vilkår for dette er oppfylt.⁴⁹ Debitor kan dermed gjøre gjeldende misligholdsbeføyelser overfor kreditor, under forutsetning av at vilkårene for den enkelte misligholdsbeføyelse er oppfylt. I kjøpsloven er dette regulert i kapittel VII. Selgeren kan på visse vilkår heve, jf. § 55 andre ledd bokstav b, og/eller kreve erstatning etter § 57 andre ledd bokstav b for det tap han lider som følge av at kjøperen ikke overtar. Ansvarsgrunnlaget er her kontrollansvaret, jf. henvisningen i § 57 andre ledd til § 27. I tillegg vil risikoen gå over på kjøperen, jf. kjl. § 13 andre ledd. Denne risikoovergangen må ses i sammenheng med selgerens omsorgsplikt i henhold til § 72. En slik omsorgsplikt antas å gjelde ikke bare for løsørekjøp, men for tingsytelser generelt.⁵⁰

Det er ikke nødvendig at kreditor har utvist culpa for å bli erstatningsansvarlig. Dersom kreditor tar feil med henhold til sin forpliktelse til å overta, vil han etter alminnelige

⁴⁸ Ytelsesplikten kan tenkes å bortfalle på grunn av at det blir umulig eller uforholdsmessig tyngende å oppfylle. Se punkt 3.3.2 og 3.3.3 nedenfor.

⁴⁹ Se Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 599 flg.

⁵⁰ Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 607 flg.

kontraktsregler kunne bli erstatningsansvarlig på objektivt grunnlag som følge av rettsvillfarelse.⁵¹

I entreprise er løsningen etter NS 8405 punkt 32.5 tredje ledd at overtakelse skal anses å ha funnet sted der byggherren urettmessig nekter å overta. Dermed vil de virkningene som er opplistet i punkt 32.6 inntre.

2.5 Avvisning innenfor kjøp og entreprise

De entrepriserettslige standardkontraktene NS 8405 og NS 3430 inneholder materielle vilkår for avvisning i henholdsvis punkt 32.5 og 30.5.⁵²

Byggherren kan i henhold til NS 8405 pkt. 32.5 første ledd nekte å overta byggverket dersom det ”påvises slike mangler at disse eller utbedringen av dem vil hindre den forutsatte bruken av kontraktsarbeidet”.⁵³ Bestemmelsen er noe endret i forhold til NS 3430 pkt. 30.5, som i tillegg hadde med en henvisning til en rimelighetsvurdering.⁵⁴ Denne endringen har neppe særlig betydning for innholdet av bestemmelsen.⁵⁵ Det må fremdeles tas i betraktning om det alt i alt fremstår som rimelig at byggherren nekter overtakelse.

Manglene, alternativt utbedringen, skal altså vurderes opp mot hvorvidt de vil ”hindre den forutsatte bruken”. Motsetningsvis følger det av bestemmelsen at byggherren er forpliktet

⁵¹ Jf. Rt 1994 s. 1617; Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 509.

⁵² I begge bestemmelsers andre ledd er det et eget avvisningsgrunnlag for de tilfeller der det ikke foreligger visse former for dokumentasjon. Denne behandles ikke i det følgende.

⁵³ I Forslag til Norsk Standard NBR F 79/02, Norsk bygge- og anleggskontrakt, pkt. 33.5 er vurderingstemaet annerledes enn det som til slutt ble vedtatt: ”Byggherren skal overta kontraktsarbeidet med mindre det ved overtagelsesforretningen påvises mangler. Selv om det påvises mangler, kan byggherren ikke nekte å overta hvis de påviste manglene eller utbedringen av dem er av *mindre praktisk betydning* for utnyttelsen av kontraktsarbeidet eller senere arbeider.” (min kursivering).

⁵⁴ ”i en grad som gir byggherren rimelig grunn til å nekte overtagelse.”

⁵⁵ Helge Jakob Kolrud mfl, *NS 8405*, Oslo 2004 s. 386; Karl Marthinussen mfl, *NS 8404*, Oslo 2004 s. 460.

til å overta dersom manglene ikke har denne virkningen. Denne hjemmelen til å kreve overtakelse selv om det påvises visse mangler må imidlertid ses i sammenheng med den overordnede forpliktelsen til fullt ut å ferdigstille.⁵⁶ Det er en konkret skjønnsmessig vurdering som skal foretas, og der det foreligger flere mangler, skal virkningen vurderes samlet. Samme type mangler kan ha ulik innvirkning, avhengig av hvilket formål byggherren skal bruke bygget til. Mangler ved byggets fasade kan for eksempel lettere tenkes å hindre bruken av et representasjonsbygg enn for et lagerbygg. Det sentrale er funksjonsdyktigheten til byggverket.⁵⁷

I forbrukerentreprise kan forbrukeren nekte å overta ytelsen dersom det foreligger ”mangel som gjev rimeleg grunn til nektinga”, jf. bustadl. § 15 tredje ledd. Som i NS 3430 og NS 8405, er retten til å avvise positivt regulert. Kriteriet ”rimeleg grunn” innebærer at det skal foretas en konkret rimelighetsvurdering.⁵⁸ I denne vurderingen er mangelens innvirkning på bruken av boligen det mest sentrale momentet.⁵⁹

For fabrikkasjonskontrakten NF 92 er utgangspunktet i art. 19.1 at levering er betinget av at gjenstanden er ferdig og klar for levering.⁶⁰ Leveringen skjer ved at det opprettes en leveringsprotokoll. Etter krav fra leverandøren skal denne opprettes selv om det ”gjenstår mindre deler av Arbeidet”. I tillegg til dette må to andre krav være oppfylt: De gjenstående deler må verken ha ”praktisk betydning for utnyttelsen av Kontraktsgjenstanden eller for senere fabrikkasjonsarbeide som skal utføres av andre leverandører”. Det sentrale er dermed virkningen av at det gjenstår arbeid. Dersom de ikke har praktisk betydning kan ikke selskapet avvise. I praksis vil målestokken være om de gjenstående arbeidene må antas å

⁵⁶ Kolrud mfl., s. 387.

⁵⁷ Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 602.

⁵⁸ Øvrebø s. 212 med videre henvisning.

⁵⁹ Øvrebø s. 213-214.

⁶⁰ Se Kaasen s. 440 for innholdet av disse begrepene.

medføre merkostnader eller forsinkelser for selskapet eller andre leverandører.⁶¹ Det kan ikke tillates mye av slike virkninger før dette er å anse for å være av ”praktisk betydning”.⁶²

Kjøperens rett til midlertidig å avvise salgsgjenstanden er, som tidligere nevnt, ikke uttrykkelig regulert i kjøpsloven. Hvilke regler som gjelder for avvisning av løsøreting må derfor vurderes på bakgrunn av kjøpslovens øvrige mangelsbeføyelser, samt andre rettskildefaktorer.

Det som er klart er at kjøperen ikke kan avvise salgsgjenstanden dersom denne er kontraktsmessig. Hvor betydelig mangel som skal til for at kjøperen har rett til å avvise er diskutert i juridisk teori, men svarene er ikke entydige.

Den tradisjonelle oppfatningen har vært at der kjøperen har krav på å få mangelen rettet, kan han nekte å motta ytelsen så lenge retting ikke har funnet sted.⁶³ Denne oppfatningen hadde sammenheng med at selgerens retteplikt i kjøpsloven av 1907 var sterkt begrenset.⁶⁴ Både plikten og retten til retting er utvidet ved kjøpsloven av 1988, se kjl. § 34 første ledd og § 36 første ledd. Endringene i kjøpslovgivningen tilsier at kjøperen i større grad må la seg avfinne med å få mangelen rettet etter leveringen.⁶⁵ Dermed kan ikke enhver mangel medføre avvisning.

For tilvirkningskjøp er trolig utgangspunktet at kjøperen kan avvise der selgeren ikke har sluttført arbeidet med gjenstanden.⁶⁶ Hvor omfattende mangler kjøperen må godta er imidlertid uklart.

⁶¹ Kaasen s. 442.

⁶² Kaasen s. 442.

⁶³ Per Aughdahl, *Den norske obligasjonsretts almindelige del*, 4. utgave, Oslo 1972 s. 168. Hvorvidt kjøperen kan avvise ved *enhver* mangel drøftes ikke av Aughdahl.

⁶⁴ Se kjl. 1907 § 49; Aughdahl s. 264

⁶⁵ Se Selvig s. 196; Hagstrøm, *Obligasjonsrett* s. 601. Hagstrøm diskuterer avvisningsrett i sammenheng med kreditormora.

⁶⁶ Se Krüger, *Norsk kjøpsrett* s. 387; Simonsen s. 393.

Som hovedregel kreves det ikke at det foreligger en hevingsberettiget mangel for at kjøperen skal kunne avvise. Vilkåret er med andre ord ikke at mangelen må medføre et vesentlig kontraktsbrudd i henhold til kjøpsloven § 39 første ledd. Vurderingen med henhold til avvisning foretas ved leveringen/overtakelsen, mens heving beror blant annet på utsiktene til retting etter leveringen.⁶⁷ Vesentlig mislighold er dermed ikke et egnet kriterium for å avgjøre spørsmålet om avvisning.⁶⁸

Unntaksvis kan det tenkes at det er et minstevilkår for å kunne avvise at manglene også tilfredsstillende vilkårene for heving. Dette gjelder der manglene ikke lar seg utbedre eller der dette er urimelig kostbart.⁶⁹ En problemstilling med tilknytning til dette er der manglene ikke lar seg utbedre tidsnok for å unngå heving på grunn av forsinkelse. I Fernbay-dommen besvares dette slik: ”Hvis den midlertidige avvisning betyr en så langvarig utsettelse av leveringen at bestilleren vil få rett til å heve p.g.a. forsinkelsen, må det være et minstevilkår for retten til avvisning at manglene er vesentlige i relasjon til hevingsreglene”.⁷⁰ Det er ikke enighet i juridisk teori på dette punktet.⁷¹

Det må foretas en skjønnsmessig vurdering av mangelen i det enkelte tilfellet.

Avvisningsvurderingen vil, som ved heving, bero på en avveining av både kjøpers og

⁶⁷ Se Krüger, Norsk kjøpsrett s. 385; Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 601.

⁶⁸ Se Simonsen s. 393; Krüger, Norsk kjøpsrett s. 386; Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 602. Se også Øvrebø s. 217-218 i forbindelse med bustadoppføringslova § 15. Simonsen og Øvrebø påpeker imidlertid at terskelen for å avvise vanligvis vil ligge lavere enn terskelen for å kunne heve.

⁶⁹ Selvig s. 196; Simonsen s. 393. Se under pkt 3.3.2 og 3.3.3 for forholdet mellom avvisning og utbedring i Skipsbyggingskontrakten.

⁷⁰ ND 1974 s. 27 på s. 61

⁷¹ Nørgaard s.525 (i fotnote 6)og Krüger, Norsk kjøpsrett s. 384 synes å ikke stille et krav om vesentlighet til mangler som medfører hevingsberettiget forsinkelse. Samme standpunkt inntas av Øvrebø. Motsatt; Nørgager s. 805.

selgers interesser. Trolig vil vurderingen knyttes til om manglene gir rimelig grunn til å avvise gjenstanden.⁷²

3 MATERIELLE VILKÅR FOR AVVISNING ETTER SKIPSBYGGINGSKONTRAKTEN

3.1 Innledning

Skipsbyggingskontrakten inneholder 19 artikler i tillegg til et forord. For oversiktens skyld vil jeg kort gå gjennom de artikler som har betydning for avvisningsretten.

Verkstedet påtar seg å tilvirke et skip for kjøperen i henhold til det som er avtalt i kontrakten, herunder dens spesifikasjoner og tegninger.⁷³ Partene kan avtale at kjøperen skal stå for leveransen av enkelte deler, se art. XVI om kjøpers leveranser ("Buyers supplies"). Kjøperens hovedytelse er betalingen, jf. art. III om pris og betalingsbetingelser.

Skipets hoveddimensjoner og karakteristika er omtalt i art. II nr. 2. Her angis for eksempel hvilke krav til lastekapasitet, kubikkapasitet og fart skipet skal tilfredsstille. I tillegg skal skipet oppfylle de krav som stilles av klaseselskapet og offentlige myndigheter, jf. art. II nr. 3.

Kjøperens misligholdsbeføyelser er regulert i art. IV og art. X. Ved forsinkelse skal det foretas en reduksjon i kontraktpreisen, jf. art IV nr. 1 (a).⁷⁴ Dersom forsinkelsen varer lengre enn 180 dager gis kjøperen rett til å heve (kansellere) kontrakten.⁷⁵ Foruten forsinkelse er det en rekke mangler som er regulert på tilsvarende måte. Dette gjelder fartssvikt,

⁷² Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 602.

⁷³ Jf. art. II nr. 1 første ledd og kontraktens forord.

⁷⁴ Se for eksempel Holdø s. 301.

⁷⁵ Denne periode utvides til maksimalt 270 dager ved force majeure, jf. pkt. (c)

brenseloverforbruk, dødvekts- og kubikksvikt. Kontrakten legger opp til at partene kan bestemme hvor stor prisreduksjon eventuelle avvik skal medføre, samt grensen for at kjøperen kan heve. Reguleringen har, sammenlignet med andre erstatningsregler, en bevismessig fordel ved at kjøperen ikke må godtgjøre sitt eventuelle økonomiske tap. Det kreves heller ikke at verkstedet har utvist culpa.

Skipsbyggingskontrakten inneholder ingen generell bestemmelse om kjøperens rett til å heve kontrakten. Derimot har kontrakten flere enkeltbestemmelser som eksplisitt gir kjøperen rett til å heve, jf. art. IV nr. 1 (b),⁷⁶ nr. 2 (c), nr. 3 annet ledd, nr. 4 annet ledd og nr. 5 annet ledd. Et spørsmål i tilknytning til hevingsbestemmelsene er om Skipsbyggingskontrakten uttømmende regulerer hva som gir rett til heving.⁷⁷ Dersom dette besvares negativt, vil den alminnelige regelen om heving ved vesentlig kontraktsmislighold være anvendelig. Trolig er hevingsadgangen ut over det som følger av art. IV avskåret, jf. ordene "no responsibility" i art. X. nr. 1. Imidlertid er forutsetningen for ansvarsfraskrivelsen at manglene rettes innen rimelig tid, slik at det prinsipielt ikke kan utelukkes at heving kan komme på tale.

De mangler som ikke reguleres av art. IV, reguleres av art. X, jf. art. IV nest siste ledd. I en garantiperiode på 12 måneder regnet fra leveringen, er verkstedet forpliktet til å rette mangler som oppdages, jf. art. X nr. 2. Mangler som oppdages etter utløpet av denne perioden kan ikke kreves utbedret for verkstedets regning, jf. nr. 2 annet ledd.

Artikkel VII omhandler prøvetur og tester. Formålet med dette er å fastslå om skipet er i kontraktsmessig stand, se nr. 3 første ledd. Verkstedet skal gi kjøperen melding om prøveturen senest innen syv dager før prøveturen, jf. nr. 1 første ledd.⁷⁸ Dersom verkstedet etter prøveturen mener at skipet er i overensstemmelse med kontrakten, skal verkstedet gi

⁷⁶ Jf. også pkt. (c) om force majeure og pkt. (d) om anticipert mislighold.

⁷⁷ Meland er av den oppfatning at Skipsbyggingskontrakten uttømmende regulerer hva som gir rett til heving.

⁷⁸ Dersom varselet ikke er gitt iht. reglene kan skipet avvises av prosessuelle grunner. Prosessuelle spørsmål vil ikke bli behandlet ytterligere i denne oppgaven.

melding til kjøperen om at skipet er klart for levering, jf. nr. 4 (a). Deretter er det opp til kjøperen å ta stilling til om han vil akseptere levering eller om han avviser skipet.

Dersom kjøperen avviser skipet, skal han gi verkstedet en begrunnelse for dette, jf. pkt. (c). Verkstedet skal deretter søke å avhjelpe mangelen slik at skipet blir i henhold til kontrakten, jf. pkt. (b).

Situasjonen i det følgende er at verkstedet ønsker å levere skipet, men kjøperen hevder han ikke er forpliktet til å ta levering.

3.2 Kjøperens rett til avvisning av ikke-kontraktsmessig ytelse

Utgangspunktet i Skipsbyggingskontrakten er at kjøperen ikke er forpliktet til å ta levering av skipet hvis det ikke er fullt ut i overensstemmelse med kontrakten, jf. art. VII nr. 4 pkt. (d) første setning.⁷⁹ Det samme gjelder dersom det foreligger forbehold eller pålegg fra klassen eller offentlige myndigheter.⁸⁰ Formelt sett følger det allerede av art. II nr. 3 at skipet skal oppfylle alle regler, forskrifter og krav fra klassen og offentlige myndigheter uten forbehold eller pålegg. Med andre ord er ikke skipet i full overensstemmelse med kontrakten dersom det foreligger forbehold eller pålegg. Jeg kommer i det følgende derfor ikke til å sondre mellom disse grunnlagene.

Reguleringen i Skipsbyggingskontrakten bygger på SBK 81 § 10, men er noe annerledes både med hensyn til innhold og utforming. SBK 81 knytter kjøperens (bestillerens) avvisningsrett til om det foreligger pålegg fra klassen eller Den Norske Skipskontroll.⁸¹

⁷⁹ ”The Buyer shall not be obliged to take delivery of the Vessel if it is not fully in conformity with the Contract, or if there are any conditions or recommendations imposed by the Classification Society and/or Regulatory Bodies.”

⁸⁰ Se art. 1 for hva kontrakten definerer som offentlige myndigheter. Merk at dette kan variere avhengig av hvilket flagg skipet skal seile under.

⁸¹ Nå: Sjøfartsdirektoratet.

Dersom det foreligger pålegg, er bestilleren ikke forpliktet til å overta skipet.⁸² En rekke forhold som reguleres i kontrakten har imidlertid verken klassen eller offentlige myndigheter befatning med.⁸³ Klassen ilegger for eksempel ikke pålegg dersom skipet har annen farge enn det som er spesifisert i kontrakten. I motsetning til Skipsbyggingskontrakten, regulerer ikke SBK 81 § 10 fjerde ledd de tilfeller der manglene ikke har ført til pålegg.

Det følger motsetningsvis av første setning i pkt. (d) at et kontraktsmessig skip ikke kan avvises. For å kunne avvise må det dermed foreligge et avvik mellom skipet og det som følger av kontrakten.⁸⁴ Et slikt avvik vil i det følgende betegnes som en mangel.⁸⁵

Uttrykket ”fully in conformity” tyder på at det foreligger en mangel ved selv det minste avvik fra kontrakten. Med mange og svært detaljerte spesifikasjoner kan dette bli svært vanskelig for verkstedet å oppfylle. Vil det i artikkel VII forstand foreligge en mangel for eksempel dersom noen av dørskiltene på lugarene ikke er montert? Eller dersom en elektrisk ledning er strukket feil? Er to cm høydeforskjell mellom to dekkplan nok til at det foreligger en mangel? Både ordlyden i art. VII og systemet i bestemmelsen tilsier at det foreligger en mangel i disse tilfellene.⁸⁶

⁸² ”Bestilleren skal ikke være forpliktet til å overta skipet med pålegg av noen art fra klassen eller Den Norske Skipskontroll”, jf. SBK 81 § 10 fjerde ledd første setning.

⁸³ Se Knudtzon s. 51.

⁸⁴ I Fernbay-dommen på s. 58 uttrykkes tilsvarende uttrykk slik: ”Et første vilkår [er] at den tilbudte ydelse ikke er fullt kontraktsmessig”. Det forutsettes i det følgende at de foreliggende manglene skyldes forhold som verkstedet har risikoen for. Se Hagstrøm, Entrepriserett s. 13.

⁸⁵ Hvorvidt det foreligger en mangel må vurderes opp mot den misligholdsbeføyelse som skal anvendes, Mangelsbegrepet er viet stor oppmerksomhet i juridisk litteratur. Se Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 123 flg., Krüger, Norsk kontraktsrett, Knudtzon s. 47 flg., Aadnesen s. 25 med videre henvisninger.

⁸⁶ Jf. punkt 3.3.1 om at ikke enhver mangel gir rett til å avvise.

3.3 Vilkårene for at kjøperen likevel må overta skipet

Utgangspunktet om at kjøperen kan avvise et skip som ikke er i overensstemmelse med kontrakten gjelder ikke uten unntak. Artikkel VII nr. 4 (d) oppstiller fire kumulative vilkår for at verkstedet kan kreve at kjøperen tar levering på tross av at skipet ikke er i kontraktsmessig stand.⁸⁷ Hvorvidt det kan oppstilles ytterligere unntak fra retten til å avvise enn det som fremgår av ordlyden i nr. 4 behandles under pkt 3.5 nedenfor.

Det første vilkåret er at manglene må være av mindre betydning ("minor importance"). I tillegg må manglene ikke la seg rette innen rimelig tid ("within a reasonable time"). Dersom disse to vilkårene er oppfylt, kan verkstedet kreve at kjøperen tar levering, forutsatt at verkstedet påtar seg for egen regning å utbedre mangelen så snart som mulig ("remedy the deficiency ... as soon as possible"), jf. pkt. (i). I tillegg må verkstedet holde kjøperen skadesløs for ethvert tap som oppstår som en følge av at han må ta levering før skipet er kontraktsmessig, jf. pkt. (ii).

I det følgende foretas det en gjennomgang og drøftelse av disse vilkårene. Hvert av vilkårene behandles under forutsetning av at de øvrige vilkårene er oppfylt.

3.3.1 Mangler av mindre betydning

Unntaket fra kjøperens avvisningsrett kan ikke gjøres gjeldende ved enhver mangel. Det er kun ved mangler av mindre betydning ("minor importance") verkstedet kan kreve levering. I det følgende vil jeg forsøke å fastlegge hva som ligger i dette uttrykket, herunder å trekke grensen mot de mangler som ikke er av mindre betydning.⁸⁸

⁸⁷ Se vedlegg.

⁸⁸ De mangler som ikke er av "minor importance" vil i oppgaven omtales som mangler av betydning. Jeg vil ikke bruke begrepet vesentlige mangler, ettersom dette lett assosieres med vilkåret for å kunne heve etter alminnelige kontraktsrettslige regler.

Her, som ellers i kontraktstolkning, er utgangspunktet den alminnelige språklige forståelsen av ordlyden i kontrakten. Dette presiseres gjerne dit hen at det er bransjens forståelse av uttrykket som skal legges til grunn. Språklig sett vil en mangel av mindre betydning også kunne karakteriseres som en mangel av bagatellmessig art.

Typiske eksempler på mangler som er av mindre betydning er estetiske mangler som malingsflekker eller manglende rengjøring. Feil farge på gardinene i messen vil være en mangel, men ikke av betydning.⁸⁹ På den motsatte side, altså hvilke mangler som typisk sett ikke er av mindre betydning, kan følgende eksempler illustrere: Klasseselskapet har ikke tildelt skipet klasse, skipet er usjødyktig i henhold til sjødyktighetsloven,⁹⁰ livbåter er ikke montert eller hovedmaskinen starter ikke.

Hvilke mangler som har mindre betydning vil variere fra kontraktsforhold til kontraktsforhold. Det er dermed viktig å ha klart for seg at en og samme mangel kan ha forskjellig betydning alt etter hvilken type skip kontrakten dreier seg om. Generelt vil mangler av estetisk art være mindre betydningsfullt på et tankskip enn på et luksuriøst cruiseskip. Omvendt vil det kunne være likegyldig om cruiseskipet har eksakt riktig malingstype på alle overflater, mens dette kan være helt avgjørende for en kjemikalietanker som skal frakte etsende væsker.

Enkelte typer mangler vil typisk være av betydning uansett hvilken type skip det er tale om. Dette kan for eksempel være mangler som går ut over flyteevnen, stabiliteten eller fremdriften.

Den betydning det siktes til i uttrykket "minor importance" må først og fremst relatere seg til forhold av praktisk betydning for det formålet skipet er tiltenkt. De kriterier som ligger til grunn for avvisningsvurderingen i entreprisekontraktene støtter denne tolkningen, jf. for

⁸⁹ Jeg har fått opplyst av Meland at det under utarbeidelsen av kontrakten var enighet mellom partene at et slikt tilfelle ikke skulle kunne begrunne avvisning.

⁹⁰ Lov 9.juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. § 2.

eksempel NF 92 art. 19.1 andre ledd; ”praktisk betydning for utnyttelsen”.

Formålsbetraktninger trekker i samme retning. Det kan neppe være formålet bak bestemmelsen å la kjøperen avvise skipet dersom manglene ikke påvirker den tiltenkte bruken.

Hovedsynspunktet må trolig være at mangelen må, for å kunne begrunne avvising, ha betydning for den tekniske eller kommersielle driften av skipet. Det samme gjelder dersom mangelen har betydning for skipets eller mannskapets sikkerhet.⁹¹ Enkelte mangler kan ha betydning for alle fire forholdene, for eksempel at skipet har dårlig flyteevne. Mangler som medfører at skipet er usjødyktig i henhold til sjødyktighetsloven § 2 vil som regel være mangler som ikke er av mindre betydning.⁹² Usjødyktige skip vil ofte ha mangler som både går ut over sikkerheten og den tekniske driften, for eksempel at skipet tar inn vann. Dersom skipet ikke har tilstrekkelig med livbåter, vil dette ikke ha betydning for den tekniske driften av skipet, men derimot være viktig for mannskapets sikkerhet. Manglende livbåter kan også ha innvirkning på den kommersielle driften, det vil eksempelvis ikke kunne brukes til persontransport.

Som eksempel på en mangel av utelukkende kommersiell betydning, kan forhold knyttet til pumpekapasiteten på et LNG-skip være illustrerende. Kontraktsmessig ytelse er for eksempel angitt til 500 m³ pr. time, mens faktisk ytelse bare er 300 m³ pr. time. Dette kan medføre lengre liggetid både ved lasting og lossing, som igjen vil ha økonomisk betydning for kjøperen.

Dersom det er på det rene at kjøperen skal bruke skipet i en trade der vedkommende mangel ikke vil påvirke verken det kommersielle, tekniske eller sikkerhetsmessige, vil mangelen neppe være relevant. Mangelen må imidlertid kunne tas i betraktning også dersom den begrenser hans *mulige* utnyttelse av skipet. Shippingbransjen er preget av store

⁹¹ Meland har opplyst meg om disse fire forholdene.

⁹² Avvisning pga. usjødyktighet omtales i Fernbay-dommen, ND 1974 s. 27 på side 60. Imidlertid kan skipet anse usjødyktig også dersom det for eksempel mangler tilstrekkelig mannskap.

konjunktursvingninger. Dette nødvendiggjør stor fleksibilitet i bruken av skipet. Momentet vil ha større vekt dersom dette fremstår som realistisk, og ikke bare som et påskudd for å kunne avvise.⁹³

Rettspraksis kan belyse hva som ligger i uttrykket ”minor importance”. Den rettspraksis som er publisert knytter seg til andre kontrakter enn Skipsbyggingskontrakten av 2000, men vil likevel kunne gi en viss veiledning. Fernbay-dommen gjaldt spørsmålet om kjøperen av et skip hadde rett til midlertidig å avvise. De forhold kjøperen påberopte som grunnlag for avvisningen hadde tilknytning til skipets gir. Klassifikasjonsselskapet Det Norske Veritas (DNV) hadde ikke endelig godkjent giret, men hadde gitt et pålegg om at det skulle foretas flere inspeksjoner i løpet av det første driftsåret. I tillegg hevdet kjøperen at det på grunn av tidligere dårlige erfaringer forelå en driftsmessig usikkerhet ved giret. Voldgiftsretten kom under tvil til at kjøperen ikke hadde rett til å avvise skipet.

Byggingen av skipet ”Fernbay” var kontrahert etter SBK 62. Bestemmelsen som tilsvarende Skipsbyggingskontraktens art. VII, er § 10 ”Trial Trip”. Ordlyden i denne bestemmelsen inneholder ikke noe tilsvarende unntak fra hovedregelen om at skipet skal være fullt kontraktsmessig. Uten en klar regel i kontrakten eller i bakgrunnsretten måtte retten utforme avvisningsregelen på bakgrunn av reelle hensyn, i dommen uttalt som ”overveielser om hvilke regler som er hensiktsmessige og rettferdige, sett på bakgrunn av den fordeling av risiko og ansvar som skibsbyggingskontrakten for øvrig hjemler”. De vilkårene retten deretter utformet er noe annerledes enn vilkårene i Skipsbyggingskontrakten art. VII, jf. nedenfor.

Det vilkåret som tilsvarende ”minor importance” i Skipsbyggingskontrakten er i Fernbay-dommen formulert som et vilkår for at kjøperen skal kunne avvise skipet, og ikke som et vilkår for at verkstedet kan kreve at kjøperen overtar. Retten uttaler at manglene må være av en ”viss betydning” for å kunne begrunne avvisning.⁹⁴ Det vil imidlertid være en

⁹³ Det må i denne sammenheng legges vekt på hva som er inntatt i art. II nr. 1. om beskrivelse av skipet.

⁹⁴ Uttrykket benyttes både på side 59 og 60 i dommen.

forhastet slutning å legge til grunn at grensen for å kunne avvise går et sted mellom ”minor importance” og ”viss betydning”, fordi de rettslige grunnlagene som uttrykkene knytter seg til er ulike.

En dansk høyesterettsavgjørelse av interesse er inntatt i Ufr. 1995 s. 974 (”Motorsejler”). Saken gjaldt et tilvirkningskjøp av en motorseiler fra et dansk skipsverft. Hovedspørsmålet i saken var om kjøperen hadde rett til å heve kjøpet på grunn av forsinkelse. Det forelå enkelte mangler på det avtalte leveringstidspunktet, men verftet anførte at manglene ikke var av et slikt omfang at kjøperen kunne nekte å ta levering av skipet.⁹⁵ Høyesteret var ikke enig med dette, og ga kjøperen medhold i både avvisningen og den påfølgende hevingen. Retten uttalte på side 988 i dommen:

”det må efter bevisførelsen lægges til grund, at skibet ikke var færdigt den 1. august 1987 ... idet der navnlig manglede en ikke uvæsentlig del af arbejdet med de elektriske installationer. Da Dahlia [køperen] således var afskåret fra at tage skibet i brug, var man berettiget til at afvise at modtage skibet. Efter bestemmelsen i kontrakttilægget om den 1. august 1987 som den absolut seneste leveringsdag var Dahlia herefter berettiget til at hæve købet på grund af forsinkelse”.

Også ved en senere prøvetur, foretatt 15.-16. august, ble det konstatert ”en række fejl af væsentlig betydning for skibets funktionsdygtighed, herunder fejl ved skibets sejl”.⁹⁶ Kjøperen var også ved denne anledning berettiget å avvise skipet.

Kontrakten som skipet var kontrahert etter, inneholdt ikke noen bestemmelse om avvisning tilsvarende den i Skipsbyggingskontrakten. Det eneste punktet i kjøpekontrakten om skipets tilstand ved leveringen var punkt 11 om leveringstid, der det heter at ”[s]kibet leveres færdigt og rengjort”. Høyesteret foretok ikke en tolkning av hva som ligger i ordet ”færdigt”, trolig fordi de anså det klart at skipet ikke var ferdig.

⁹⁵ Dommen s. 983.

⁹⁶ Dommen s. 988.

Det som er av betydning for nærværende punkt er formuleringene knyttet til manglens betydning. Ettersom det gjensto en ”ikke uvæsentlig del” av arbeidet med det elektriske anlegget, var kjøperen ”avskåret fra at tage skipet i brug”, og han kunne derfor avvise skipet. Hvorvidt det var manglene i seg selv eller utbedringen av disse som medførte at kjøperen var avskåret fra å bruke skipet, går ikke klart frem av dommen, men antakelig siktes det til begge deler. Det kan imidlertid tenkes tilfeller der mangelen isolert sett ikke er av stor nok betydning for å kunne begrunne avvisning, men der utbedringen av mangelen medfører at dette likevel er tilfellet.⁹⁷

Når mangelen, direkte eller indirekte, medførte at skipet ikke kunne tas i bruk, hadde altså kjøperen rett til å nekte å ta levering. Det samme gjaldt manglene som hadde en vesentlig betydning for skipets funksjonsdyktighet. Dommens uttalelser stemmer godt overens med synspunktene ovenfor om at mangelen må ha betydning for den kommersielle eller tekniske driften av skipet.

Under pkt. 3.2 konkluderte jeg med at det foreligger en mangel i alle tilfeller der det konstateres avvik mellom skipet og det som fremgår av kontrakten. Er skipet utrustet med radar av typen FAR-2000 S-Band, mens det av kontraktens spesifikasjoner fremgår at FAR-1500 S-Band skal installeres, foreligger det formelt sett en mangel. Dersom den installerte radaren er en nyere og dyrere modell, vil verkstedet kanskje hevde at mangelen er av mindre betydning. I et slikt tilfelle vil det kunne være uenighet om hva som reelt sett er bedre. Det kan tenkes at den spesifiserte modellen er en velutprøvd og anerkjent modell, mens den nyere kan tenkes å være full av ”barnesykdommer”. Dersom det godtgjøres at det er en reell usikkerhet knyttet til spørsmålet, må dette prinsipielt sett kunne lede til avvisning av skipet. På den annen side, kjøperen bør ikke vinne frem dersom hans frykt er ubegrunnet eller bærer preg av ren kverulanse. Det må kunne vises til noe konkret. Et slikt konkret forhold kan være andre kjøperes negative erfaringer. Hvorledes forholdet skal

⁹⁷ Se NS 8405 pkt. 32.5 der det sondres mellom disse tilfellene.

bedømmes vil bero på en konkret vurdering både av hvilke tekniske forskjeller som faktisk foreligger og hvilken usikkerhet dette medfører.

Der det uomtvistet at det installerte på alle punkter er bedre, vil dette som regel også være av mindre betydning. I tilknytning til dette har vi de tilfellene der enkelte av skipets deler eller funksjoner er bedre enn det avtalte, mens andre deler er dårligere. Skal man i vurderingen om manglene har betydning se skipet som en helhet og vurdere om kjøper alt i alt har fått et skip som svarer til det nivå som er kontraktsfestet? Her må svaret være nei. Det at verkstedet har prestert ut over det kontraktsfestede nivået på enkelte punkter kan ikke komme til fradrag i vurderingen av om de andre manglene er av mindre betydning eller ikke. Eksempelvis vil ikke en bedre radar være relevant i vurderingen av om skipet har dårlig stabilitet.

Et spørsmål er om manglene som er regulert i art. IV står i en særstilling hva gjelder avvisningsspørsmålet. For denne typen mangler skal kontraktsprisen justeres, jf. første ledd. I innledningen av art. IV er verkstedets ansvar begrenset. Verkstedet skal:

”not in any way be responsible or liable for any other consequences by way of damages or otherwise as a consequence of any of the matters hereinafter set forth in this Article IV, except for the Buyer’s right to cancel in accordance with the provisions of the Contract”.

Heving er eksplisitt tillatt, mens annen form for erstatning enn den som er forhåndsregulert er eksplisitt utelukket. Kan kjøperen avvise på grunnlag av denne typen mangler? Dette er ikke uttrykkelig regulert i art. VII. Imidlertid sies det i art IV at verkstedet ikke skal være ansvarlig for ”any other consequence”. Ettersom avvisning er en av de konsekvenser en mangel kan ha, er det grunn til å tolke ordlyden i art. IV dit hen at den utelukker avvisning. Således må art. IV anses å være en spesialbestemmelse som går foran den generelle reguleringen i art. VII.⁹⁸ Dersom kjøperen kunne avvise på bakgrunn av denne typen mangler, ville verkstedet hatt en utbedringsplikt i henhold til art. VII nr. 4 (b). En slik

⁹⁸ Holdø s. 31.

utbedringsplikt vil ikke stemme overens med bakgrunnen for den særregulering som er kontraktsfestet i art. IV.⁹⁹ Et av de forhold som er felles for disse manglene er at de vil være svært kostnadskrevenende å utbedre, om det i det hele tatt ville være praktisk gjennomførbart.¹⁰⁰

Konklusjonen må her være at mangler som utelukkende medfører svikt i de forhold som er regulert i art. IV ikke vil være relevante for vurderingen etter art. VII.

Bestemmelsen om avvisning i SBK 81 § 10 er utformet på bakgrunn av Fernbaydommen.¹⁰¹ Utgangspunktet i bestemmelsen er at kjøperen kan avvise skipet dersom dette har pålegg fra klassen eller Den Norske Skipskontroll.¹⁰² Det første vilkåret for at verkstedet likevel kan kreve at kjøperen tar levering er at mangelen ved skipet som fører til pålegg eller pålegget selv "ikke er vesentlig".¹⁰³ Den rettskildemessige vekten av de tolkningsmomentene som knytter seg til dette uttrykket ville vært større dersom ordlyden hadde vært likt utformet i Skipsbyggingskontrakten.

Den engelske versjonen av SBK 81 bruker uttrykket "not ... major importance". Selve ordlyden i Skipsbyggingskontrakten art. VII, "minor importance", kan tyde på at det skal mindre til for å avvise etter Skipsbyggingskontrakten enn etter SBK 81. Reglenes nærmere innhold vil imidlertid bero på en tolkning der også andre tolkningsmomenter må trekkes inn. Det kan dermed ikke uten videre konkluderes med at innholdet er endret selv om ordlyden er det.¹⁰⁴

⁹⁹ For reguleringen av utbedringsplikten etter SBK 81; se Stephen Knudtzon, "Reguleringen av mangelsansvaret i den nye skipsbyggingskontrakten av 7. oktober 1981", *Marlus*, nr. 74 s. 12; Knudtzon s. 53.

¹⁰⁰ Høldø s. 31.

¹⁰¹ Knudtzon, Reguleringen av mangelsansvaret i den nye skipsbyggingskontrakten av 7. oktober 1981, s. 9

¹⁰² "Bestilleren skal ikke være forpliktet til å overta skipet med pålegg av noen art fra klassen eller Den Norske Skipskontroll.", jf. § 10 fjerde ledd første punktum.

¹⁰³ Jf. § 10 fjerde ledd andre punktum.

¹⁰⁴ Meland er av den oppfatning av at regelen er den samme selv om ordlyden er endret.

Vilkåret i SBK 81 § 10 fjerde ledd vedrørende mangel eller pålegg som ikke er vesentlig er kommentert av Knudtzon. Han uttaler at:

”Hva som er en vesentlig mangel eller et vesentlig pålegg, må avgjøres ut fra en avveining av verkstedets interesse i å få levert skipet mot de restriksjoner pålegget vil innebære for rederiets drift av skipet. Viktige momenter er omfanget pålegget har, og i hvilken utstrekning det påfører rederiet tap eller omkostninger, eller begrenser rederiets utnyttelse av skipet.”¹⁰⁵

Uttalelsen om interesseavveiningen reiser et spørsmål om det skal foretas en tilsvarende vurdering i Skipsbyggingskontrakten. Forutsatt at det skal foretas en interesseavveining, blir spørsmålet hvilke momenter som har relevans i avveiningen, og i så fall hvilken vekt de enkelte moment skal tillegges.

For å ta det første først: Har endringen i ordlyden tilsiktet at det *ikke* skal foretas en interesseavveining? Som nevnt innledningsvis under pkt 1.2 er det ikke publisert noe utkast eller andre forarbeider til Skipsbyggingskontrakten. Vurderingen må derfor i hovedsak baseres på ordlyden og systematikken i kontrakten. Dersom konsipistene har ment å fremheve interesseavveiningen som særdeles viktig, kunne de ha tatt med dette eksplisitt i ordlyden. Fraværet av et slikt punkt kan imidlertid ikke lede til den konklusjon at en interesseavveining *ikke* er relevant. Det at det ble lagt vekt på en interesseavveining i Fernbay-dommen trekker i retningen av at dette også er relevant i forhold til vurderingen i Skipsbyggingskontrakten.¹⁰⁶

En mangel kan logisk nok ikke ha noen betydning isolert sett, den må ses i sammenheng med noe. Spørsmålet om hvorvidt en mangel har betydning gir derfor bare mening dersom den ses i sammenheng med hvilken virkning den har. I en vurdering av denne virkningen vil det, som påpekt foran, først og fremst vektlegges om mangelen påvirker de tekniske,

¹⁰⁵ Knudtzon s. 47.

¹⁰⁶ ND 1974 s. 27 på s. 60.

kommersielle eller sikkerhetsmessige sidene av skipets drift. Ordlyden i art. VII stenger imidlertid ikke for at også de videre virkningene av mangelen skal kunne vektlegges, herunder partenes interesser. Det må etter dette legges til grunn at det skal foretas en interesseavveining i tilknytning til tolkningen av uttrykket ”minor importance”.

Verkstedets interesse i å få levert skipet vil måtte veies mot de ulemper kjøperen påføres ved å overta et skip med mangler. Som påpekt av Knudtzon, vil momentet om mangelens (påleggets) omfang stå sentralt i vurderingen.¹⁰⁷ Momentet er relevant fordi en mangel av mindre omfang oftest vil ha mindre betydning sammenlignet med en mangel av større omfang. Eksempelvis vil en stor svikt i pumpekapasiteten ha større betydning enn dersom det bare foreligger en liten svikt. For å bruke et annet eksempel: Kjøperen vil lettere kunne beklage seg over at det er benyttet feil type belysning om bord i hele skipet enn om dette bare er tilfellet i mannskapets lugarer. Mangelens omfang vil imidlertid ikke alltid kunne vektlegges, det vil bero på hva mangelen går ut på. Selv om hele skipet er malt i feil farge, vil dette sjelden kunne tillegges særlig vekt i vurderingen.

Et annet moment Knudtzon nevner, er om kjøperen vil bli påført et økonomisk tap eller økte omkostninger som en følge av mangelen.¹⁰⁸ I vurderingen av dette må det imidlertid tas hensyn til at verkstedet skal holde kjøperen skadesløs for tap som følge av at han må ta levering, jf. art. VII nr. 4 (d) (ii) og punkt 3.3.4 nedenfor. Som en følge av dette vil dette momentet ofte ikke kunne tillegges særlig stor vekt. Momentet vil likevel ha betydning der det kan reises tvil om verkstedets solvens.

I vurderingen av kjøperens interesse må det også kunne legges vekt på interessen til andre som skal benytte seg av skipet ved faktiske eller rettslige disposisjoner. Mangelens betydning vil måtte vurderes uavhengig av hvem som benytter seg av skipet. Dette kan

¹⁰⁷ Knudtzon, Reguleringen av mangelsansvaret i den nye skipsbyggingskontrakten av 7. oktober 1981 s. 10. Han fremhever her dette som et eget moment utenfor interesseavveiningen. Hvorvidt dette tas med i eller utenfor interesseavveiningen vil i en viss grad kunne sies å være en smaks sak.

¹⁰⁸ Knudtzon s. 47.

eksempelvis være et oljeselskap som tidsbefrakter skipet for å transportere olje. Dersom det foreligger en svikt i pumpekapasiteten vil dette ha betydning for hvor lang liggetiden blir.

Verkstedets interesse i å få levert skipet på tross av at det foreligger mangler knytter seg først og fremst til det finansielle. Ved bygging av store og/eller teknisk kompliserte skip vil kontraktssummen komme opp i flere hundre millioner, noe som verkstedet sjelden har mulighet for å finansiere uten byggelån fra en finansinstitusjon. Den daglige rentebelastningen kan komme opp i summen tilsvarende den forhåndsstipulerte erstatningen i Skipsbyggingskontrakten, men dette avhenger selvsagt av hvor store avdrag som gjenstår til banken, rentenivået og den hvor stor erstatningen er. I tillegg til dette vil senere byggeprosjekter kunne forsinkes ettersom bankene nødig vil innvilge nye byggelån før det forrige er tilbakebetalt. Flere av verkstedets øvrige kreditorer kan ha gitt henstand med betalingen til den fastsatte leveringsdato. I en slik situasjon vil en avvisning av skipet kunne innebære at disse kreditorene vil forsøke å ta tvangsinndrive kravene, noe som vil være uheldig for oppfyllelsen av skipsbyggingskontrakten.

Kjøperens hovedforpliktelse etter Skipsbyggingskontrakten er å betale vederlaget. Betalingen foregår i avdrag, jf. art. III nr. 3, der det siste avdraget er knyttet til levering og aksept av skipet. I de tilfellene kjøperen avviser skipet vil den sum som er fylt inn i punkt (f) ikke bli betalt. Hvor stort dette siste avdraget er i forhold til de forutgående vil variere fra kontrakt til kontrakt. I enkelte kontrakter er det siste avdraget vesentlig større enn de forutgående, og dermed vil rentebelastningen for verkstedet bli tilsvarende større. Selv om avdragene er angitt til å være like store, vil kjøperen ofte forlange en bankgaranti fra verkstedet for de avdragene de har betalt. En slik bankgaranti vil ha finansielle kostnader som verkstedet må bære.

Det er ikke bare det endelige vederlaget som gjør det spesielt sentralt for verkstedet å få levert til avtalt tid. Ved rettidig levering vil det ikke bli foretatt noen reduksjon i kontraktsprisen i henhold til art. IV nr. 1 (a). En slik reduksjon, også omtalt som en forhåndsstipulert erstatning, kan komme opp i store beløp. Kontrakten har lagt opp til at det

for de første 30 dagene med forsinkelse kan være avtalt at det ikke skal foretas noen reduksjon av kontraktsprisen. Forutsatt at dette er tilfellet vil verkstedets interesse i å få levert være mindre i en slik situasjon enn om det er avtalt at reduksjonen skal foretas allerede fra dag én.

Sett med verkstedets øyne vil en forsinkelse i verste fall medføre at det må betales forhåndsstipulert erstatning for inntil 180 dager, jf. art. IV nr. 1. (a) i.f. Dersom verkstedet ennå ikke har fått levert innen den tid vil kjøperen kunne heve, jf. (b).

I Fernbay-saken ville en avvisning anslagsvis ha medført en utsettelse av leveringen på 6 – 8 måneder og dermed store økonomiske konsekvenser for verkstedet. Retten veier mangelens betydning opp mot verkstedets interesse i å få levert:

”Enkelte unntagelser fra hovedregelen [om avvisning der manglene kan rettes straks] må nok gjøres i tilfelle hvor manglene er ubetydelige, og hvor det på den annen side er viktig for verkstedet å få levert skibet med én gang, f.eks. fordi de økonomiske konsekvenser av en forsinket levering vil bli uforholdsmessig tyngende for verkstedet.”¹⁰⁹

På samme side uttales det at:

”Vilkåret [for avvisning] må her imidlertid være at manglene reelt sett er av en viss betydning. Hvor meget det i så henseende skal kreves, kan ikke angis i en noenlunde presis formel. På samme måte som hvor det gjelder rederiets [kjøper] rett til å heve, må man vurdere de to parter interesser i forhold til hverandre: På den ene side de ulemper og den risiko rederiet påføres når det må overta en nybygning som ennå ikke er i full kontraktmessig stand, på den annen side det tap som påføres verkstedet ved at leveringstidspunktet blir utskudt.”

Hvor stor vekt hensynet til verkstedets interesser skal gis i interesseavveiningen, vil bero på hvilke relevante motargumenter som foreligger. Med andre ord: Hvor byrdefullt vil det være for kjøperen å overta skipet på leveringsdatoen med mangler sammenlignet med

¹⁰⁹ ND 1974 s. 27 på s. 60

overtakelse på et senere tidspunkt? I den forbindelse er det viktig å minne om at det er verkstedets ytelse det er en mangel med, og at hovedregelen er at skipet skal være i full overensstemmelse med kontrakten.

I forlengelsen av interesseavveiningen går retten inn på en konkret rimelighetsvurdering. Hvorvidt dette også skal foretas ved tolkningen av Skipsbyggingskontrakten art. VII vil bli drøftet under punkt 3.4.

Ved overtakelse av skipet vil kjøperen være forpliktet til å flytte skipet fra verkstedets eiendom, og dermed får verkstedet frigjort plass til nye byggeprosjekt. Der overtakelse ikke skjer på grunn av avvisningen vil skipet ta opp plass. Hvor store problemer dette medfører for verkstedet vil variere fra tilfelle til tilfelle. Generelt sett vil nok utbedring i tørrdokk være av større byrde for verkstedet enn dersom utbedringen kan skje for eksempel ved kai. Verkstedet vil imidlertid fortsatt være forpliktet til å rette mangelen selv om kjøperen tar levering, se nedenfor under punkt 3.3.3.

Er det et vilkår for avvisning at det må foreligge skyld på verkstedets side? Svaret på dette er utvilsomt nei. Imidlertid kan det spørres om dette er et moment som kan tas med i vurderingen. Situasjonen kan være at verkstedet forsettlig har nedprioritert å rette manglene på det aktuelle skipet til fordel for senere byggenummer i håp om at kjøperen likevel skal ta levering. Ordlyden i bestemmelsen taler mot at skyld er relevant, jf. at det er snakk om mangelens betydning, og ikke et spørsmål om årsaken til mangelen. Øvrebø drøfter om skyld kan vektlegges i den rimelighetsvurdering som skal foretas i bustadoppføringslova § 15 tredje ledd.¹¹⁰ Han konkluderer med at klanderverdig atferd i de fleste tilfeller vil være et argument av mindre vekt, men at det virker ”naturlig at terskelen for å avvise blir noe lavere dersom det er sikkert at entreprenøren har somlet med arbeidet”. I sin argumentasjon trekker han blant annet en parallell til heving, der man ikke bare ser på mangelens virkning, men også på årsakene til mangelen. Trolig vil momentet være relevant også i forhold til

¹¹⁰ Øvrebø s. 216.

Skipsbyggingskontrakten, men momentet kan ikke tillegges stor vekt ettersom det har liten støtte i ordlyden.

Under punkt 2.5 ble det diskutert om det i enkelte tilfeller skulle gjelde et vesentlighetskrav i forbindelse med avvisningen. Situasjonen kan tenkes å være at verkstedet er forsinket i et slikt omfang at en avvisning vil medføre en hevingsberettiget forsinkelse. Motorsejlerdommen taler for at kjøperen kan avvise i et slikt tilfelle. Dommens resultat tilsier at vesentlige mangler er en tilstrekkelig betingelse for å kunne avvise i en slik situasjon, men ikke om det også er en nødvendig betingelse. Hva som er rettstilstanden på dette punktet er etter min oppfatning uklart.

3.3.2 Verkstedet er ikke i stand til å utbedre forholdet innen rimelig tid

Det er ikke tilstrekkelig at de foreliggende mangler eller pålegg er av mindre betydning for at verkstedet kan kreve at kjøperen tar levering. I tillegg stilles et vilkår om at verkstedet ikke er i stand til å utbedre manglene innen rimelig tid ("unable to rectify the matter within a reasonable time").¹¹¹ Dersom mangelen kan rettes innen rimelig tid, så kan ikke verkstedet kreve at kjøperen skal ta levering. Spørsmålet som skal drøftes under nærværende punkt er hva som skal til for at dette vilkåret er oppfylt. Jeg forutsetter at vilkåret under forrige punkt er oppfylt, med andre ord at de foreliggende mangler er av "minor importance".

Vilkåret reiser to problemstillinger. For det første: Hva menes med at verkstedet ikke er i stand til å rette ("unable to rectify")? Og for det andre: Hva ligger i uttrykket innen rimelig tid ("within a reasonable time")? De to problemstillingene henger nøye sammen, ettersom verkstedet lettere kan utbedre forholdet dersom innen rimelig tid tolkes som et langt tidsrom og ikke som et kort. Verkstedet klarer for eksempel ikke å rette en mangel innen kontraktens leveringsdato, men vil klare å rette den innen et visst tidsforløp etter denne

¹¹¹ Jf. art. 7 nr. 4. (d) andre setning. I den engelske versjonen av SBK 81 er vilkåret om verkstedet er "unable to fulfil the requirement within a reasonable time", jf. § 10 fjerde ledd.

datoen. Partenes interessekonflikt kommer her tydelig til uttrykk ved at verkstedet typisk vil være interessert i at vilkåret tolkes mildt, slik at det skal lite til før vilkåret anses oppfylt. Kjøperen, som ønsker å avvise, vil ha interesse av en streng tolkning, med andre ord at grensen for når verkstedet er "unable to rectify" settes høyt, og at tidsperioden "reasonable time" blir lengst mulig. Forutsatt at leveringsdatoen overskrides vil han som tidligere nevnt kunne kreve forhåndsstipulert erstatning, jf. art. IV nr. 1 (a).

Etter ordlyden kreves det ikke at det skal foreligge fysisk umulighet, det er tilstrekkelig at verkstedet ikke er i stand til å rette. Dette innebærer at der manglene fysisk sett er umulige å rette vil vilkåret være oppfylt. Det kan for eksempel være at den teknologiske utviklingen ikke er kommet så langt at det er mulig å få skipet i den stand som spesifikasjonene krever.¹¹²

Ordet "unable" sikter først og fremst til verkstedets manglende evne til å rette mangelen. Formålet med vilkåret, å berettigede et unntak fra hovedregelen om full overensstemmelse med kontrakten, tilsier at manglende vilje ikke kan være relevant moment i vurderingen.

Den manglende evnen verkstedet har til å rette kan enten skyldes forhold knyttet til selve mangelen, forhold ved verkstedet, eller en kombinasjon av disse to forholdene. Dette kan utdypes ved følgende eksempel: Verkstedet har ikke den ekspertise som skal til for å få utført rettingen. Manglene kan isolert sett være lette å korrigere, det kan for eksempel være at det bare gjenstår å foreta enkelte innstillinger av elektronisk utstyr. Alternativt kan det være manglene i seg selv som er hovedproblemet, og ikke noe å utsette på ekspertisen eller innsatsen fra verkstedet. Manglene kan være av en slik art at det er teknisk svært vanskelig å finne en løsning på problemet. For eksempel skaper hovedmaskinen ved et visst turtall vibrasjoner som forplanter seg til andre deler av skipet. Virkningen blir den samme i begge tilfellene, men årsakene er ulike.

¹¹² Hørlyck s. 124.

Verkstedets evne til å utbedre vil være avhengig av hvilke ressurser det rår over. Ved å leie inn ekstra personell, kjøpe inn ekstra utstyr eller iverksette andre tiltak vil verkstedet ofte kunne utbedre mangelen. Dersom mangelen vil la seg utbedre ved slik ekstra innsats er verkstedet i stand til å utbedre i bestemmelsens forstand.

Et spørsmål er om det gjelder en grense for hvor mye ressurser verkstedet skal måtte bruke på å utbedre mangelen. Ordlyden gir ikke noe klart svar på om det gjelder en ubegrenset plikt til å utbedre der verkstedet teoretisk sett er i stand til dette. Ordlyden i kontrakten er generell, og det kan derfor være nødvendig å tolke den innskrenkende.¹¹³

Spørsmålet er om verkstedets utbedringsplikt forut for levering er absolutt, eller om det kan innfortolkes en såkalt misforholdsbegrensning.¹¹⁴ En slik begrensning kan tenkes å inntre der realdebitors oppofrelser står i et vesentlig misforhold til det realkreditor oppnår ved at utbedringen foretas.¹¹⁵

De forfattere som har uttalt seg om dette knytter vurderingene opp mot garantibestemmelsen, med andre ord den utbedringsplikten *etter* levering, se art. X i Skipsbyggingskontrakten. Knudtzon legger til grunn at det må innfortolkes en misforholdsbegrensning i verkstedets utbedringsplikt etter SBK 81.¹¹⁶ I forhold til eldre skipsbyggingskontrakter har Lund og Brunsvig uttalt seg i samme retning. Standpunktet illustreres av voldgiftsdommen inntatt i ND 1933 s. 116 ("Senator"). Bunnrammen på et nybygget skip hadde sprukket, og kjøperen krevde utskiftning. Dette ville imidlertid medføre uforholdsmessige kostnader sammenlignet med det en fullt forsvarlig reparasjon ville koste. Kjøperen måtte nøye seg med reparasjon av denne, samt et prisavslag.

¹¹³ Se Holdø s. 35 med videre henvisning.

¹¹⁴ Omtales også som en uforholdsmessighetsbegrensning eller offergrense.

¹¹⁵ Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 370.

¹¹⁶ Knudtzon s. 63.

I entreprise er det i NS 8405 punkt 36.2 inntatt en misforholdsbegrensning: Der kostnadene ved utbedringen blir uforholdsmessig store i forhold til hva som oppnås for byggherren, bortfaller byggherrens rett til å kreve utbedring.¹¹⁷ Tilsvarende misforholdsbegrensninger er vanlig i kontraktslovgivningen,¹¹⁸ og må antas å følge av alminnelig kontraktsrett.¹¹⁹

Når ordlyden i Skipsbyggingskontrakten ikke gir holdepunkter for at utbedringsplikten er absolutt, kan det være grunn til å utfylle kontrakten med en misforholdsbegrensning.¹²⁰

Holdø konkluderer med at det gjelder en misforholdsbegrensning i relasjon til Skipsbyggingskontrakten art. X.¹²¹

Selv om det antas å gjelde en misforholdsbegrensning i art. X, er det ikke uten videre gitt at det samme skal gjelde for utbedringsplikten etter art. VII. I forhold til SBK 62 foretar Lund tilsynelatende en sontring mellom den utbedringsplikten som gjelder forut for levering og etter levering. På side 365 uttaler han at for mangler som viser seg før levering vil ”utbedringsplikten være absolutt uten hensyn til hvilken type mangler verkstedet i garantiklausulen har garantert for”.¹²² Det han sikter til her må imidlertid være hvilke mangler som kan kreves rettet, og ikke hvor langt utbedringsplikten strekker seg.

I forhold til utbedringsplikten er ordlyden i art. VII mer skjønnsmessig utformet enn i art. X. Utbedringsplikten i sistnevnte er ”to repair and rectify ... any defects”. Ordlyden inneholder ikke en vurdering om verkstedet er i stand til å gjøre dette, slik som i art. VII. Dette taler for at det er mindre betenkelig å innfortolke en misforholdsbegrensning i art. VII enn i art. X.

¹¹⁷ NS 8405 pkt. 36.2 første ledd første setning.

¹¹⁸ Holdø s. 33

¹¹⁹ Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 370.

¹²⁰ Holdø s. 41.

¹²¹ Holdø s. 41.

¹²² Lund s. 365.

Utbedringsplikten i art. VII nr. 4 (d) må dessuten ses i sammenheng med vilkåret om at verkstedet skal utbedre manglene så snart som mulig etter leveringen, jf. art. VII nr. 4 (d) pkt. (i). Eksistensen av denne tilsier at utbedringsplikten forut for levering ikke kan være absolutt.

Det må etter dette konkluderes med at det gjelder en misforholdsbegrensning i utbedringsplikten forut for levering.

Misforholdsbegrensningen må i utgangspunktet baseres på verdimessige vurderinger, og det må kreves et vesentlig misforhold.¹²³ Hva som er et vesentlig misforhold vil bero på flere forhold. Det må vektlegges at det er verkstedet som har påtatt seg en forpliktelse om å levere et skip i henhold til kontrakten, og verkstedet må som utgangspunkt bære risikoen for sine egne forutsetninger, herunder eventuelle hindringer som kan oppstå. På den annen side er de manglene det her er tale om kun av "minor importance", slik at konsekvensene for kjøperens bruk ikke er store, jf. punkt 3.3.1 ovenfor. For slike mangler vil det dermed lett bli et stort misforhold mellom verkstedets kostnader ved å utbedre og det som oppnås.

Teoretisk sett vil verkstedet som alternativt grunnlag kunne påberope seg urimelighet i henhold til avtaleloven § 36, men dette vil ikke være kurant.¹²⁴

Tidsmomentet, angitt som innen rimelig tid, er et skjønnsmessig uttrykk. Hva som ligger i dette uttrykket kan ikke besvares generelt i form av et antall dager, men beror på en konkret vurdering. Et av de momenter som er av betydning for vurderingen er mangelens art. Denne har betydning fordi ulike typer mangler nødvendigvis krever ulik tid å utbedres. Typisk vil en rekke estetiske mangler kunne rettes innen kort tid, slik som malingsflekker som må fjernes, skilt som må monteres og rengjøring som må utføres. Tidsperioden her vil nødvendigvis bli kortere for denne typen mangler enn mangler som knytter seg til mer komplekse mangler.

¹²³ Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 371 og s. 370.

¹²⁴ Se for eksempel Rt. 1999 s. 922.

Det må trolig ha betydning om det dreier seg om overtakelse før kontraktens leveringsdato og overtakelse etter denne datoen. Overtakelse kan, med mindre annet er avtalt, ikke skje tidligere enn to uker før kontraktens leveringsdato, jf. art. VII nr. 1 siste punktum. Det er mindre grunn til å la kjøperen få medhold i sitt krav om å få levere i de tilfeller der leveringsdatoen ikke er overskredet enn der denne datoen er passert. Konsekvensene for verkstedet av utsatt overtakelse vil normalt være mindre forut for leveringsdatoen enn etter, jf. art. IV nr. 1 (a) om forhåndsstipulert erstatning ved forsinkelse.

Hva som er rimelig tid må hovedsakelig ses i forhold til den tidsbruk som vil medgå til den rettingen som gjenstår. Det kan imidlertid tenkes at verkstedet i lang tid har forsøkt å få den foreliggende mangelen rettet, uten å lykkes. Den forutgående innsats vil dermed kunne komme inn som et bevismoment i vurderingen om hvorvidt verkstedet ikke er i stand til å rette mangelen.

Faktum i Fernbay-dommen kan illustrere vilkåret i art. VII nr. 4, både med henhold til at verkstedet ikke er i stand til å rette og at dette ikke kan gjøres innen rimelig tid. Som tidligere nevnt hadde klassen ikke foretatt en endelig godkjenning av giret på skipet, men hadde ilagt et pålegg. Selve pålegget gikk ut på at giret skulle inspiseres jevnlig i løpet av det første driftsåret. Skipet ville få rene klassepapirer etter et års drift. Alternativt kunne verkstedet ha byttet ut giret med et annet gir, men dette ville anslagsvis først kunne gjøres om 6-8 måneder. Retten knytter ikke vurderingen opp mot en misforholdsbegrensning i utbedringsplikten, heller ikke eksplisitt til uttrykket innen rimelig tid. På side 59 i dommen uttaler retten:

”Hvor de påviste mangler ved nybygningen er av den art at verkstedet straks kan sette i gang de nødvendige reparasjons- eller utbedringsarbeider, må bestilleren som hovedregel ha rett til å avvise nybygningen inntil manglene er avhjulpet, og det uten hensyn til om manglene kan sies å være vesentlige eller ikke. At leveringen blir noe utskudt, og at verkstedet som følge av det må betale en viss konvensjonalbot, kan ikke gjøre noe fra eller til.” (min understrekninger).

Det vurderingstema som retten oppstiller er ikke knyttet til samme uttrykk som i Skipsbyggingskontrakten, og heller ikke til ordlyden i SBK 62. Den rettskildemessige vekten av uttalelsen har for tolkningen av art. VII nr. 4 (d) blir dermed mindre enn om retten hadde tolket et identisk uttrykk. Imidlertid er selve vurderingstemaet både i Fernbay-dommen og i Skipsbyggingskontrakten knyttet til det tidsrom det tar å rette manglene, slik at uttalelsene er av interesse.

Etter vanlig språkbruk brukes ordet ”straks” som synonym for umiddelbart eller med en gang. Det vil dermed ikke være noe tidsrom å snakke om slik det er for uttrykket innen rimelig tid. Imidlertid er ordet ”straks” knyttet til når verkstedet kan *sette i gang* utbedringen, og ikke til den tiden det tar å utbedre. Dermed vil ikke ordet ”straks” gi noen pekepinn på tidsperiodens lengde i Skipsbyggingskontrakten. Det som er sammenlignbart er uttrykket ”noe utskudt” i forbindelse med leveringen, ettersom det nettopp er tiden det tar å rette som er det sentrale i Skipsbyggingskontrakten. Det er imidlertid vanskelig å si noe eksakt om hvorvidt det er en innholdsmessig forskjell mellom Fernbay-dommen og Skipsbyggingskontrakten på dette punktet.

Et spørsmål er om det relative tidsrom kan tillegges vekt, altså om tidsrommet rettingen vil kreve skal ses i sammenheng med hvor lang tid verkstedet har brukt på å bygge skipet. En ukes overskridelse av leveringsdatoen vil fremstå som relativt lite i forhold til en byggetid på to år versus dersom byggetiden er et halvt år. Momentet vil imidlertid neppe kunne tillegges særlig vekt, det sentrale må være den tiden som gjenstår.

Uttrykket ”within a reasonable time” brukes også i art. X nr. 1 og nr. 3. Virkningen av at rettingen ikke utføres innen rimelig tid er derimot forskjellig fra art. VII. Dette tilsier at innholdet er ulikt selv om ordlyden er identisk.

Vilkåret for å heve på grunn av forsinkelse er ikke knyttet til skjønnsmessige uttrykk slik som for avvisning. Etter art IV nr. 1 (b) kan kjøperen kansellerer kontrakten dersom forsinkelsen har vart mer enn 180 dager. Dette må sies å sette en absolutt grense for hva

som kan være ”innen rimelig tid” i art. VII. Dersom verkstedet først kan kreve at kjøperen tar levering etter at det er gått mer enn 180 dager vil ikke dette gi mening ettersom kjøperen etter så lang tid er berettiget til å heve. I et slikt tilfelle ville hevingsretten til kjøper gå foran verkstedets krav om at kjøper skal ta levering.

3.3.3 Mangelen må utbedres så snart som mulig etter levering

Der den foreliggende mangelen er av mindre betydning (”minor importance”) og verkstedet ikke er i stand til å utbedre innen rimelig tid (”unable to rectify ... within a reasonable time”) så kan verkstedet kreve at kjøperen tar levering av skipet. Det stilles imidlertid ytterligere to vilkår for at verkstedet kan kreve dette. Det første, som skal behandles i dette punktet, er at verkstedet skal påta seg å utbedre mangelen for egen regning (”the Builder undertakes for its own account to remedy the deficiency or fulfil the requirement”) og at dette skal skje så snart som det er mulig (”as soon as possible”).¹²⁵

Formålet med vilkåret er at kjøperen ikke skal stilles noe dårligere med henhold til utbedringen ved at han må ta levering av skipet. Vilåret oppstiller en plikt for verkstedet både til å foreta utbedringen og til å bære kostnadene ved denne. Den plikt verkstedet har til å sørge for at skipet blir i full overensstemmelse med kontrakten består selv om kjøperen tar levering.

Ordet ”undertakes” innebærer at det er tilstrekkelig at verkstedet påtar seg pliktene for at det kan kreve at kjøperen tar levering av skipet. Etter leveringen er ikke avvisning en aktuell mangelsbeføyelse. Et spørsmål i denne forbindelse er om kjøperen kan avvise forut for leveringen dersom det er sannsynlig at verkstedet ikke kommer til å oppfylle sin retteplikt etter leveringen. Eksempelvis er verkstedets økonomi svak, slik at det er fare for at verkstedet ikke vil ha evne til å utbedre manglene.¹²⁶ Dette kan ses under synsvinkelen

¹²⁵ Jf. art. VII nr. 4 (d) pkt. (i).

¹²⁶ Dersom det blir åpnet konkurs eller lignende regulerer Skipsbyggingskontrakten virkningen av dette i art. XII nr. 3. Denne kan være problematisk i forhold til kapittel 7 i dekningsloven (lov om...) kap. 7.

antesipert (forventet) mislighold av retteplikten.¹²⁷ Ved forventet hevingsberettiget forsinkelse er det uttrykkelig regulert at kjøperen kan heve, jf. art. IV nr. 1 (d). En rett til å avvise ved forventet mislighold av retteplikten er ikke regulert i Skipsbyggingskontrakten. Heller ikke etter bakgrunnsretten er avvisning aktuelt i en slik situasjon, jf. kjl. § 61 og § 62. Det må kunne konkluderes med at det ikke kan innfortolkes en rett til å avvise der det foreligger forventet mislighold av retteplikten.

De manglene vi her står overfor er av begrenset art, ettersom de på leveringstidspunktet både var av mindre betydning og verkstedet ikke var i stand til å rette dem innen rimelig tid. I tillegg vil den type mangler som omfattes av art. IV falle utenom, jf. pkt. 3.3.1 ovenfor.

Hvordan utbedringen skal utføres etter leveringen vil bero på hvilken mangel som foreligger.¹²⁸ Fernbay-saken kan tjene som illustrasjon: Skipets gir skulle i henhold til pålegget fra Det Norske Veritas underlegges inspeksjoner det første driftsåret. Et slikt pålegg vil dermed oppfylles ved at inspeksjonene utføres i henhold til det klassen har bestemt.

Skipsbyggingskontrakten har ikke en egen bestemmelse for utbedringen av de manglene som er vurdert etter art. VII. Der spørsmålene ikke løses direkte av nr. 4 (d) pkt. (i), må art. X kunne trekkes inn i vurderingen. Der det er motstrid mellom det som følger av art. VII og art. X må førstnevnte gå foran fordi denne er en spesialbestemmelse.

Når må manglene rettes? Utbedringsplikten er knyttet til uttrykket så snart som mulig ("as soon as possible"). Plikten til å rette som foreligger forut for levering kan ikke sies å bli suspendert som en følge av leveringen. Som under forrige vilkår vil det tidsrom som skal legges til grunn bero på de konkrete forhold. Vurderingen som må tas er å fastslå når manglene er *mulig* å rette. Til forskjell fra forrige vilkår er ordlyden her knyttet til om

¹²⁷ Om antesipert mislighold, se Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 589 flg.

¹²⁸ Herunder pålegg og anbefalinger fra klasse og/eller offentlige myndigheter, jf. pkt. 3.2 ovenfor.

mangelen lar seg korrigere, og ikke om verkstedet er *i stand til* dette. Forskjellen er neppe stor, men det kan hevdes at nærværende vilkår er strengere mot verkstedet, ettersom fokuset er på selve mangelen og ikke på verkstedets evne til å korrigere. Det at vilkårene er utformet forskjellig kan under alle omstendigheter indikere en forskjell i innholdet av verkstedets plikter.

Tidsrommet verkstedet plikter å rette forut for levering er etter det forrige vilkåret avgrenset til tidsrommet ”innen rimelig tid”. Etter leveringen er det ikke tilstrekkelig at manglene ikke lar seg rette innen rimelig tid. Plikten vil dermed kunne bestå mye lengre, avhengig av når det blir mulig å starte utbedringen av dem, og hvor lang tid utbedringen vil ta.

Hvilke hindringer kan medføre at tidspunktet for når det er mulig å utbedre utskytes? Det som gjør at verkstedet ikke kan rette med en gang etter leveringen kan i mange tilfeller være de samme forhold som gjorde at verkstedet ikke var i stand til å utbedre innen rimelig tid forut for levering. Eksempelvis er hindringen som ikke gjør utbedringen mulig at spesialtilvirkede deler ennå ikke er ankommet verkstedet. Når disse delene først ankommer vil verkstedet kunne utskifte de ikke-kontraktsmessige delene. Imidlertid vil nye hindringer kunne ha inntrådt etter leveringen. Dette kan være forhold som skyldes kjøperen, for eksempel at han har tatt skipet i bruk og forlatt verkstedet. Det samme gjelder dersom kjøperen på andre måter hindrer eller vanskeliggjør verkstedet i en slik grad at det må anses å ikke være mulig for verkstedet å få korrigert manglene. Når disse hindringene bortfaller vil utbedringsplikten kunne inntre igjen.

Har verkstedet en plikt til å utføre utbedringen ved eget verksted, eller kan det få utført dette ved et annet verksted? Ordlyden i art. VII nr. 4 presiserer ikke hvor utbedringen skal foretas. En kjøper vil typisk være mest opptatt av å få manglene utbedret hurtigst mulig, slik at han sjelden vil motsette seg at andre enn verkstedet selv utfører rettingen der dette vil være det raskeste. Det kan likevel tenkes at kjøperen har innsigelser som for eksempel

knytter seg til at andre verksteder ikke har et like godt renommé som det kontraherende verksted.

Art. VII løser ikke denne situasjonen slik at det må ses hen til art. X. Etter art. X nr. 3 (b) første ledd fremgår det at alle utbedringer *skal* foretas ved verkstedet. Verkstedet har dermed en plikt til å utbedre manglene ved eget verksted. Kjøperen står derimot friere, han kan velge å la rettingen utføres et annet sted, jf. nr. 3 (b) annet ledd. På dette punktet er det ikke grunn til å sondre mellom manglene i art. VII og X, slik at tilsvarende må gjelde i nærværende situasjon.

Etter leveringen kan det tenkes at verkstedet setter i gang med et nytt byggenummer. I de tilfellene der verkstedet skal foreta korrigeringen ved samme anlegg vil det dermed kunne bli et spørsmål om hva som skal prioriteres; det nye byggenummeret eller utbedring av mangler på det forrige. En slik prioriteringssituasjon vil lettere oppstå desto lengre tid som har gått etter leveringen, og det for begge skip er nødvendig å benytte dokken. I utgangspunktet må verkstedet være forpliktet til å prioritere rettingen, dersom dette er mulig å gjøre. Situasjonen kan imidlertid være den at nybyggingen har kommet så langt at det vil bli svært tidkrevende og kostbart for verkstedet å frigi dokken. I en slik situasjon kan det synes urimelig om verkstedet skal blir tvunget til å prioritere rettingen, selv om det er mulig, særlig dersom han kan la utbedringen skje ved et annet verksted. Jf. også art. X nr. 3 (b) siste ledd om at verkstedet og kjøperen skal samarbeide for å finne hensiktsmessige løsninger for å rette mangelen.

I tilknytning til dette kan det spørres om verkstedet kan kreve å få utført rettingen så snart det er mulig, eller om kjøperen kan velge å vente med å få rettingen utført til et tidspunkt som han finner gunstig. Dersom dette fullt ut skal kunne være opp til kjøperen å bestemme vil verkstedet vanskelig kunne avverge at en prioriteringssituasjon som skissert oppstår. Ordlyden kan tolkes dit hen at plikten kun knytter seg til å rette så snart det er mulig, og ikke på et senere tidspunkt.

Hva er konsekvensen av brudd på retteplikten? Brudd på retteplikten etter art. VII nr. 4 (d) pkt. (i) foreligger dersom verkstedet ikke retter en mangel det er forpliktet til, eller dersom rettingen ikke blir foretatt så snart som mulig ("as soon as possible"). Virkningene av brudd på retteplikten er ikke direkte regulert i Skipsbyggingskontrakten, verken i art. VII eller i art. X. Et alternativ er at kjøperen får rettingen utført av et annet verksted for verkstedets regning, jf. art. X nr. 3 (b) andre ledd. Alternativt kan det bli aktuelt med erstatning og/eller prisavslag.¹²⁹

I punkt 3.3.2 ble det konkludert med at det må innfortolkes en misforholdsbegrensning i verkstedets utbedringsplikt forut for levering. Det er ikke grunnlag for å komme til annen konklusjon for utbedringsplikten etter leveringen. Det kan derimot tenkes at det skal et større misforhold til før utbedringsplikten bortfaller. Uavhengig av dette vil det måtte tas en ny vurdering av samme mangel etter levering. Denne vurderingen kan tenkes å slå annerledes ut på grunn av endrede forhold, for eksempel har utbedringskostnadene blitt redusert på grunn av nyutviklet teknologi. Der verkstedet ikke er forpliktet til å utbedre på grunn av misforholdsbegrensningen, kan det være aktuelt å gjøre gjeldende andre mangelsbeføyelser. Dette kan sies å være en forutsetning for begrensningen.¹³⁰ Både prisavslag og erstatning kan komme på tale.¹³¹

3.3.4 Verkstedet skal holde kjøperen skadesløs

I art. VII nr. 4 (d) pkt. (ii) oppstilles ytterligere et krav til verkstedet for at det skal kunne kreve at kjøperen skal ta levering. Verkstedet skal holde kjøperen skadesløs for ethvert tap som oppstår som en følge av at kjøperen må overta et skip som ikke er i full

¹²⁹ Se Holdø s. 77-79 med videre henvisninger.

¹³⁰ Holdø s. 80.

¹³¹ Se Holdø s. 79-82 med videre henvisninger. Holdø konkluderer med at både prisavslag og erstatning er aktuelle beføyelser.

overensstemmelse med kontrakten.¹³² Formålet med denne erstatningsregelen er at kjøperen ikke skal lide tap som følge av at han må ta levering av skipet før det er i full overensstemmelse med kontrakten.

I kontraktsforhold er vilkårene for erstatning at det må foreligge ansvarsgrunnlag, adekvat årsakssammenheng mellom det ansvarsbetingende forhold og skaden, samt det må foreligge et økonomisk tap.¹³³ Skipsbyggingskontrakten inneholder ingen uttømmende regulering av på dette punktet, slik at de alminnelige erstatningsvilkår må kunne utfylle kontrakten.

Etter kontraktens ordlyd stilles det ikke noe krav til at verkstedet skal ha utvist culpa for å pådra seg ansvar, heller ikke inneholder kontrakten på dette punkt ansvarsgrunnlag tilsvarende kjøpslovens kontrollansvar. Det mest nærliggende tolkningen må være at verkstedet gjennom en garanti påtar seg å innestå rent objektivt for de tap som oppstår som en følge av at kjøperen tar leveringen på tross av manglene.¹³⁴

Det kan oppstå spørsmål om hvilke tapsposter som verkstedet skal dekke, jf. uttrykket ”any loss”. Eneste tapspost som eksplisitt nevnes er tidstap.¹³⁵ Den adekvansbegrensning som oppstilles i alminnelig erstatningsrett kan her tenkes å være modifisert ettersom ordlyden omfatter ”any loss”. Oppgavens tema tillater ikke at jeg går nærmere inn på dette.

¹³² “the Builder shall indemnify the Buyer for any loss incurred as a consequence thereof, including loss of time”

¹³³ Se for eksempel Hagstrøm s. 450.

¹³⁴ Om garantiansvar, se Hagstrøm s. 514.

¹³⁵ Tidstap kan oppstå i forbindelse med utbedringen av manglene.

3.4 Konkret rimelighetsvurdering?

Skipsbyggingskontrakten art. VII nr. 4 inneholder ikke etter sin ordlyd et vilkår om at det skal foretas en rimelighetsvurdering. Dette til forskjell fra for eksempel NS 3430 punkt 30.5 og bustadoppføringslova § 15 tredje ledd, der ordlyden er tolket på denne måten.

De løsningene som antydes i bakgrunnsretten, jf. ovenfor i pkt. 2.5, synes å kunne tas til inntekt for at det skal kunne legges vekt på rimelighet. Der dette kommer klart til uttrykk er i Fernbay-dommen, der retten uttaler at "[d]et hele munner ut i en konkret rimelighetsvurdering: Er det, alle forhold tatt i betraktning, rimelig å gi bestilleren rett til å gjøre gjeldende en så vidt streng mangelsbeføyelse som midlertidig avvisning?"¹³⁶

For drøftelsen av vilkåret om at manglene må være av mindre betydning blir spørsmålet om en tilsvarende rimelighetsvurdering kan foretas etter Skipsbyggingskontrakten. I kontraktsforhold mellom profesjonelle parter er det svært viktig at forutberegneligheten sikres, hva som er rimelig eller ikke kommer i annen rekke. Det forhold at Skipsbyggingskontrakten inneholder en mye mer detaljert regulering av avvisningsspørsmålet sammenlignet med SBK 62 tilsier at en rimelighetsvurdering må komme mer i bakgrunnen. Det kan hevdes at den rimelighetsvurdering som foretas i Fernbay-saken er blitt inkorporert i de vilkårene som Skipsbyggingskontrakten oppstiller, slik at det ikke er rom for en rimelighetsvurdering ut over dette.

Dersom konsipistene hadde ønsket at det skal foretas en konkret rimelighetsvurdering, kunne de ha valgt å ta dette inn i ordlyden, på en tilsvarende måte som NS 3430. Hvorvidt det er foretatt en regulering som utelukker en rimelighetsvurdering er usikkert. Ordlyden i art. VII stenger neppe for å legge en viss vekt på rimelighet.

¹³⁶ ND 1974 s 27 på s. 60-61.

3.5 Er unntakene fra retten til å avvise uttømmende regulert?

Skipsbyggingskontrakten art. VII gir verkstedet rett til å kreve at kjøperen tar levering på tross av at det foreligger mangler. De tilfeller som er uttrykkelig regulert er der manglene er av mindre betydning og ikke kan rettes innen rimelig tid. Kontrakten er imidlertid taus om de tilfeller der manglene ikke er av mindre betydning, og ikke kan rettes innen rimelig tid, samt der manglene er av mindre betydning, men kan rettes innen rimelig tid. Spørsmålet er om kjøperen i disse tilfellene kan avvise, eller om han er rettslig forpliktet til å ta levering.

Dersom Skipsbyggingskontrakten har foretatt en uttømmende regulering, vil den stenge for utfylling. Som påpekt av Selvig, kan en kontrakt bare utfylles på punkter hvor den er ufullstendig, og dette vil bero på hvor presist og detaljert partenes rettigheter og plikter er fastlagt i kontrakten.

Skipsbyggingskontrakten har foretatt en regulering av avvisningsspørsmålet, og situasjonen er dermed ikke slik som i Fernbay-saken, der spørsmålet ikke var løst i kontrakten.

Ordlyden gir imidlertid ikke noe klart svar på om det er foretatt en uttømmende regulering på akkurat dette punktet. Dersom partene som forhandlet frem Skipsbyggingskontrakten hadde ønsket ytterligere unntak enn det som eksplisitt fremgår av art. VII, så kunne de ha tatt dette inn i ordlyden. På den annen side kunne partene ha inntatt i ordlyden at det bare skulle være de unntak som eksplisitt fremgår av ordlyden som skulle gjelde. I den grad det kan godtgjøres hva partene mente vil dette kunne vektlegges av voldgiftsretten, jf.

Hardhaus-dommen.¹³⁷

Det kan prinsipielt ikke utelukkes at Skipsbyggingskontrakten kan utfylles på dette punktet, men konklusjonen må anses uklar. Rettsteknisk ville det vært bedre dersom det hadde gått frem av ordlyden om hvorvidt avvisningsretten var uttømmende regulert.

¹³⁷ Rt. 1991 s. 719 på side 724-725.

Forutsatt at den kan utfylles på dette punktet, er spørsmålet hva den kan utfylles med. Som omtalt under punkt 1.2, stenger ikke art. XVIII for utfylling med bakgrunnsretten.

Kjøpsloven regulerer som nevnt ikke avvisningsspørsmålet, slik at man må utfylle med andre regler og prinsipper.

På side 59-60 i Fernbay-dommen uttaler retten seg om de tilfeller der verkstedet kan sette i gang utbedringen straks. For disse tilfellene må kjøperen som hovedregel kunne avvise skipet inntil manglene er utbedret. Det gjelder imidlertid et unntak der ”manglene er ubetydelige, og hvor det på den annen side er viktig for verkstedet å få levert skibet med én gang”. Unntaket er snevert ettersom det bare gjelder for de manglene som er ”ubetydelige”, samt at verkstedet må ha en relativt sterk interesse i å få levert. Retten går ikke nærmere inn på hva som ligger i dette, men dette må gjelde rene bagatellting ved skipet.

Bestemmelsene om avvisning i NS 8405, NF 92 og bustadoppføringslova gir etter sin ordlyd ikke rett til avvisning i de tilfellene der det kun er ubetydelige forhold som gjenstår, selv om manglene kan rettes i løpet av kort tid. I mange tilfeller vil det også virke lite rimelig om ubetydelige mangler alltid skulle medføre avvisning selv om de lar seg rette innen rimelig tid. Som påpekt under forrige punkt, må det kunne legges en viss vekt på rimelighet.

Den andre situasjonen, der manglene ikke er av mindre betydning og ikke kan rettes innen rimelig tid, vil løsningen trolig bli avvisning. Systemet i bestemmelsen tilsier at verkstedet ikke kan kreve at kjøperen skal ta levering i dette tilfellet, men at man må falle tilbake på utgangspunktet om at skipet skal være fullt ut i overensstemmelse med kontrakten.

4 SAMMENFATNING

Hovedformålet med denne oppgaven har vært å foreta en drøftelse av avvisningsreglene i Skipsbyggingskontrakten art. VII. Utgangspunktet er at kjøperen har rett til å avvise dersom skipet ikke er i full overensstemmelse med kontrakten.

Bestemmelsen regulerer eksplisitt et unntak fra retten til å avvise. Unntaket er betinget av fire vilkår. Det første vilkåret er at de foreliggende manglene må være av mindre betydning. I denne vurderingen er det sentrale hvorvidt manglene påvirker de tekniske, kommersielle eller sikkerhetsmessige sidene ved driften av skipet. I tillegg kan det legges en viss vekt på en avveining av partenes interesser. De øvrige vilkår for unntaket er knyttet til verkstedets utbedringsplikt og erstatningsplikt. Det må innfortolkes en misforholdsbegrensning i utbedringsplikten.

Det er uklart om Skipsbyggingskontrakten inneholder en uttømmende regulering av avvisningsspørsmålet. Et ytterligere unntak fra avvisningsretten kan tenkes der manglene er ubetydelige, selv om disse kan la seg utbedre innen rimelig tid forut for leveringen.

5 LITTERATURLISTE

Aughdahl, Per, *Den norske obligasjonsretts almindelige del*, 4. utgave, Oslo 1972

Brunsvig, Per, "Konstruksjonsansvar ved bygging av skip", *Arkiv for Sjørett*, bind 13, Oslo 1973

Brækhus, Sjur, "Rettslige problemer ved bygging av skib – belyst ved nyere voldgiftspraksis", *Marlus*, nr. 54, Oslo 1980 s. 1-28

Dyresen, Vibeke, *Kjøpers forsinkelse ved skipsbyggingskontrakten av 2000. – The World problematikk*, Særavhandling, UiO, 2002

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull, *Innføring i Sjørett*, 6. utgave, Oslo 2004

Gran, Morten, *Integrasjonsklausuler i kommersielle avtaler*, Særavhandling UiO, 1999.

Hagstrøm, Viggo, *Obligasjonsrett*, Oslo 2003

Hagstrøm, Viggo, *Entrepriserett*, Oslo 1997

Hellner, Jan, "Kai Krüger, Norsk kjøpsrett. 3. reviderte utgave. Bergen 1991," *Juridisk Tidskrift vid Stockholms universitet*, 1991-1992 s. 756-759

Hellner, Jan, "Skeppbyggnadskontrakten och den allmänna köp- och avtalsrätten", *Arkiv for Sjørett*, bind 11, Oslo 1971 s. 246-261

Holdø, Håvard H., "Realkreditors adgang til å kreve prisavslag ved mangelfull realytelse", *MarIus*, nr 301, Oslo 2003

Hov, Jo, *Avtaleslutning og ugyldighet*, 3. utgave, Oslo 2002

Hørlyck, Erik, *Tilvirkningskøbet*, Århus 1995

Haaskjold, Erlend, *Kontraktsforpliktelser*, Oslo 2002

Knudtzon, Stephen, *Den nye kontrakt for bygging av skip ved norske verksteder*, Nordisk Skipsrederforening, Medlemsblad, Spesialnummer A 1984, s. 7-76

Knudtzon, Stephen, "Reguleringen av mangelsansvaret i den nye skipsbyggingskontrakten av 7. oktober 1981", *MarIus*, nr. 74

Kolrud, Helge Jakob mfl, *NS 8405*, Oslo 2004

Krüger, Kai, *Norsk Kjøpsrett*, 4. utgave, Bergen 1999

Krüger, Kai, *Norsk kontraktsrett*, Bergen 1989

Lund, Ole, "Konstruksjonsmangler ved skibsbygningskontrakter", *Jussens Venner*, 1968 s. 111-128

Lund, Ole "Om mislighold av skibsbygningskontrakter", *Jussens Venner*, 1967 s. 116-130

Mellander, H. G., "Sanktioner mot varvets kontraktsbrott", *Arkiv for Sjørett*, bind 11, Oslo 1971 s. 300-335

Marthinussen, Karl mfl, *NS 8404*, Oslo 2004

Nisja, Ola Ø., "Konfliktløsningsmekanismer i byggekontrakter", *MarIus*, nr. 314, Oslo 2004

Nisja, Ola Øverseth, "Standardvillkår", *Tidsskrift for Forretningsjus*, 2003 s. 302-315

Nørgaard, Jørgen, "Om køberens afvisningsret ved tilvirkningskøb", *Jussens Venner*, 1998 s. 132-138

Selvig, Erling, *Kjøpsrett til studiebruk*, Oslo 1998

Selvig, Erling, "Kontraktsrettens rettskildelære", *Knophs oversikt over norsk rett*, 12. utgave, Oslo 2003 s. 243-274

Simonsen, Lasse, "Kreditors mangelsbeføyelser – Særlig for tilvirkningskontraktene", *Jussens Venner*, Oslo 1999 s. 305-398

Woxholth, Geir, *Avtalerett*, 5. utgave, Oslo 2003

Øvrebø, Henrik, "Forbrukerens rett til å avvise entreprenørens levering av bolig etter bustadoppføringslova § 15 tredje ledd", *Jussens Venner*, 2003 s. 210-220

Aadnesen, Henrik, "En rettslig studie av endringsreglene i Skipsbyggingskontrakten av 2000", *Marlus*, nr. 272, Oslo 2001

Lover

Lov 9.juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v.

Lov 13. mai 1988 nr. 27 om kjøp.

Lov 13. juni 1997 nr. 43 om avtaler med forbrukar om oppføring av ny bustad m.m. (bustadoppføringslova).

Forarbeider

Ot.prp. nr 80 (1986-87) s. 49

Om A Kjøpslov B Lov om samtykke til ratifikasjon av FN-konvensjonen om kontrakter for internasjonale løsekjøp, vedtatt 11. april 1980

Rettspraksis

Rt. 1991 s. 719 ("Hardhausdommen")

Rt. 1992 s. 796 ("Pepsi")

Rt. 1994 s. 1617

Rt. 1997 s. 1807

Rt. 1999 s. 922.

ND 1974 s. 27 (NV) ("Fernbay")

Ufr. 1995 s. 974 (DH) ("Motorsejler").

Standardkontrakter

Kontrakt for bygging av skip ved norske skipsbyggerier. Skipsbyggerienes Landsforenings formular av 6. mars 1962.

Standardformular av 7. oktober 1981 for kontrakt om bygging av skip ved norske verksteder

Standard Form Shipbuilding Contract 2000

NS 3430 Alminnelige kontraktsbestemmelser om utførelse av bygg- og anleggsarbeider

NS 8405 Norsk bygge- og anleggskontrakt

Norsk Fabrikasjonskontrakt 1992

Norsk Total Kontrakt 2000

6 VEDLEGG

6.1 Standard Form Shipbuilding Contract 2000

ARTICLE VII TEST AND TRIALS

Nr. 4 Method of Acceptance or Rejection

- (a) Upon completion of the sea trial and when the trial results are available, and if the Builder considers the results thereof demonstrates that the Vessel conforms with the Contract, the Builder shall immediately give the Buyer a written notice of completion stating when the Vessel is ready for delivery. The Buyer shall within 48 consecutive hours after receipt of this notice and the test results notify the Builder in writing of its acceptance or rejection of the Vessel.
- (b) If the results of the sea trial demonstrate that the Vessel or any part or equipment thereof does not conform to the requirements of the Contract, or if the Buyer for other valid reasons rejects the Vessel, the Builder shall take all necessary steps to rectify such nonconformity. If necessary the Builder shall for its own account carry out a further sea trial in accordance with Article VII to ascertain that the Vessel complies with the terms of the Contract. Upon demonstration by the Builder that the deficiencies have been corrected, a notice thereof and of the readiness of the Vessel for delivery, shall be given to the Buyer, who shall then within 48 consecutive hours after receipt of such notice together with the new test results notify the Builder of its acceptance or rejection.

- (c) If the Buyer for any reason rejects the Vessel, the Buyer shall in its notice of rejection give particulars of its reasons therefore in such detail as can be reasonable required.
- (d) The Buyer shall not be obliged to take delivery of the Vessel if it is not fully in conformity with the Contract, or if there are any conditions or recommendations imposed by the Classification Society and/or Regulatory Bodies. However, if the deficiencies or the conditions/recommendations are of minor importance, and the Builder is unable to rectify the matter within a reasonable time, the Builder may nevertheless require the Buyer to take delivery of the Vessel, provided:
 - (i) the Builder undertakes for its own account to remedy the deficiency or fulfil the requirement as soon as possible, and
 - (ii) the Builder shall indemnify the Buyer for any loss incurred as a consequence thereof, including loss of time
- (e) If the Builder disputes the rejection by the Buyer, the case shall be submitted for final decision by arbitration in accordance with Article XIX hereof.

6.2 Standard Form Skipsbyggingskontrakt 2000

Uoffisiell oversettelse:

Nr. 4 Metode for å akseptere eller avslå

- (a) Etter gjennomføring av sjøprøven og når prøveresultatet er tilgjengelig, og hvis Verkstedet anser at resultatene av denne viser at Skipet er i overensstemmelse med Kontrakten, skal Verkstedet umiddelbart gi Kjøperen skriftlig notis om fullføringen og når Skipet er klart for levering. Kjøperen skal innen 48 etterfølgende timer etter mottak av slik notis og prøveresultatene gi notis til Verkstedet skriftlig om sin aksept eller avslag av Skipet.

- (b) Hvis resultatet av sjøprøven viser at Skipet eller noen del eller utstyr i dette ikke er i overensstemmelse med kravene i Kontrakten, eller hvis Kjøperen av andre gyldige grunner avslår Skipet skal Verkstedet ta alle nødvendige skritt for å korrigere slike mangler. Hvis nødvendig, skal Verkstedet for egen regning gjennomføre en ytterligere sjøprøve i overensstemmelse med Artikkel VII for å bringe på det rene at Skipet er i overensstemmelse med Kontrakten. Når Verkstedet kan demonstrere at mangler er blitt korrigert, skal notis om dette og om at Skipet er klart for levering, gis til Kjøperen som da innen 48 etterfølgende timer etter mottagelse av slik notis sammen med de nye prøveresultater, skal gi notis til Verkstedet om sin aksept eller avslag.
- (c) Hvis Kjøperen av noen grunn avslår Skipet, så skal Kjøperen i sin notis om avslag gi sin begrunnelse for dette i en slik detaljgrad som med rimelighet kan kreves.
- (d) Kjøperen skal ikke være forpliktet til å ta levering av Skipet hvis dette ikke fullt ut er i overensstemmelse med Kontrakten, eller hvis det er forbehold eller pålegg ilagt av Klasseselskap og/eller Offentlige Myndigheter. Hvis imidlertid slike mangler eller forbehold/pålegg er av mindre betydning, og Verkstedet ikke er i stand til å korrigere forholdet innen rimelig tid, da kan Verkstedet likevel kreve at Kjøperen tar levering av Skipet under forutsetning av at:
 - (i) Verkstedet påtar seg for sin egen regning å korrigere mangelen eller oppfylle kravet så snart som mulig, og
 - (ii) Verkstedet skal holde Kjøperen skadesløs for ethvert tap som oppstår som en følge av dette, inkludert tidstap.
- (e) Hvis verkstedet er uenig i Kjøperens avslag, skal forholdet overlates til endelig avgjørelse ved voldgift i overensstemmelse med Artikkel XIX nedenfor.

